



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 29 octobre 2009 — Vol. 41 N° 29

Étude détaillée du projet de loi n° 41 — Loi modifiant la
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures
de transport et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 29 octobre 2009 — Vol. 41 N° 29

Table des matières

Mémoires déposés	1
Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
M. Janvier Grondin	5
Étude détaillée	
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport	
Projet et entente de partenariat	5
Péages routiers	32

Autres intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
M. Guy Ouellette, président suppléant

M. Martin Lemay
M. Etienne-Alexis Boucher

- * Mme Sandra Sultana, ministère des Transports
- * Mme Julie Massé, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * Mme Josée Dupont, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 29 octobre 2009 — Vol. 41 N° 29

**Étude détaillée du projet de loi n° 41 — Loi modifiant
la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures
de transport et d'autres dispositions législatives (1)**

(Onze heures vingt-neuf minutes)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre leurs sonneries de cellulaires, s'il vous plaît.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

● (11 h 30) ●

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères) et M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord).

Mémoires déposés

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Avant de débiter les remarques préliminaires, je vais procéder au dépôt de deux mémoires reçus suite aux auditions publiques portant sur ce projet de loi, qui ont été tenues le 20 octobre dernier. Il s'agit du mémoire de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec et de... et du mémoire du CAA-Québec.

Remarques préliminaires

Nous débiterons, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Mme la ministre, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques préliminaires. La parole est à vous.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, bon matin à tous, collègues... mes collègues du côté ministériel, collègues de l'opposition, membres de la commission. Alors, ça me fait plaisir d'être avec vous ce matin. Je suis très heureuse de participer à l'étude article par article du projet de loi n° 41, qui modifie la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

D'entrée de jeu, j'aimerais revenir sur le contexte qui a amené le gouvernement à déposer ce projet de loi, puis faire un bref rappel des amendements proposés à la loi actuellement en vigueur. La loi dont nous parlerons aujourd'hui a été adoptée en décembre 2000 par l'Assemblée nationale, donc sous le précédent gouvernement. Elle a été mise en place à une époque où la mise en oeuvre de grands projets routiers en partenariat public-privé n'en était qu'à ses premières intentions. Cette situation a changé depuis. En effet, le Québec est maintenant engagé dans la réalisation

de deux grands projets routiers, soit le parachèvement des autoroutes 25 et 30.

Le parachèvement de l'autoroute 25 comprend la réalisation d'un tronçon autoroutier de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval. Une fois terminé, ce tronçon permettra de combler un point de discontinuité du réseau, de régler les problèmes de congestion récurrents dans le secteur, d'avoir une piste multifonctionnelle et, point non négligeable, d'offrir une voie réservée pour le transport en commun à Montréal et à Laval et en circulation libre sur le pont.

Une entente de partenariat d'une durée de 35 ans a été signée le 13 septembre 2007 avec le partenaire privé, que l'on nomme Concession A25. Cette entente vise la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du tronçon faisant l'objet du parachèvement de l'autoroute 25.

Le second projet concerne le parachèvement de l'autoroute 30, qui apporte une solution de contournement à l'île de Montréal par le sud. Ce lien autoroutier s'étendra de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay, sur une distance d'environ 35 km. Une section de 7 km permettant de rejoindre la route 201, dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, s'ajoutera à ces 35 km. Donc, au total, c'est 42 km de route. L'entretien, l'exploitation et la réhabilitation d'environ 32 km supplémentaires de l'autoroute 30, construits en mode conventionnel, seront de plus confiés au partenaire privé, pour un total de 74 km.

Une entente de partenariat d'une durée de 35 ans a été signée le 25 septembre 2008 avec le partenaire privé, appelé Nouvelle Autoroute 30. Cette entente vise la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien, ainsi que la réhabilitation du parachèvement de 32 km de l'autoroute 30.

Or, la loi actuelle, qui définit le processus de recouvrement des sommes impayées par certains usagers, prévoit des délais de recouvrement longs, ponctués de plusieurs étapes administratives coûteuses et par surcroît inefficaces. De plus, elle ne comprend aucune amende pour sanctionner l'utilisateur de la route qui circule sur une infrastructure de péage électronique sans acquitter les droits de péage.

Enfin, d'autres améliorations à la loi apparaissent nécessaires, entre autres au chapitre de la création d'un fonds de partenariat en matière d'infrastructures de transport.

Je tiens à souligner que ce projet de loi n'a pas comme objet d'introduire le péage, mais bien plutôt de l'encadrer lorsque les ententes en prévoient. Les modalités entourant la fixation de la grille tarifaire sont prévues dans les ententes de partenariat. En outre, le projet de loi déposé prévoit d'autres dispositions qui ont pour effet de créer une fiducie présumée pour mettre à l'abri les revenus de péage dans le cas où le partenaire privé ou ses sous-traitants connaîtraient des difficultés financières, de donner au partenaire privé le pouvoir exclusif de gérer le remorquage sur l'infrastructure dont il aura la responsabilité en vertu d'une

entente de partenariat, de confier à des municipalités la gestion de certaines portions de routes construites en vertu de la loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et enfin de faciliter les échanges entre la Société de l'assurance automobile du Québec et le partenaire privé.

Nous ne sommes pas sans savoir, Mme la Présidente, que certains des points que je viens de mentionner ont été abordés de manière fort pertinente par les organismes qui nous ont fait parvenir des mémoires à cette commission et/ou qui ont participé aux consultations particulières tenues le 20 octobre dernier. Je puis vous assurer que nous avons considéré avec grand intérêt les questionnements et les suggestions proposés.

Mme la Présidente, ce projet de loi donne plus de force à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, renforçant du même coup son efficacité. Il ajoute d'autres dispositions législatives qui viennent bonifier des éléments susceptibles d'amélioration. Surtout, l'ensemble de ces modifications démontre le sérieux avec lequel le gouvernement s'engage dans la démarche du partenariat public-privé et son intention de mener à bien les projets routiers qui se réaliseront sous ce mode.

Je suis maintenant prête à entamer avec vous l'étude de ce projet de loi. Ensemble, nous allons examiner si des améliorations ou des aménagements demeurent possibles avant son adoption. Alors, je suis donc à l'écoute et, comme je l'ai toujours dit, j'offre ma pleine et entière collaboration à l'opposition. Si, tous ensemble, nous pouvons bonifier et améliorer ce projet de loi, je n'en serai que plus heureuse.

Et je tiens à rappeler, pour ceux qui nous écoutent, que je pense que c'est un projet de loi qui n'a aucune tendance partisane. C'est purement et simplement dans l'intérêt des citoyens du Québec. On veut mieux encadrer le processus de péage, on veut protéger l'argent des contribuables et en même temps on veut s'assurer d'une iniquité... d'une équité entre l'ensemble des...

Des voix: ...

Mme Boulet: ...s'assurer d'une équité entre l'ensemble des utilisateurs, alors, que tout le monde paie et que ceux qui ne paient pas puissent être pénalisés comme il se doit. Alors, je pense que c'est un impératif dans le contexte actuel, et c'est la raison pour laquelle cette loi-là doit être adoptée le plus rapidement possible.

Alors, je vous remercie, et, comme je vous dis, on est ouverts à la discussion. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 20 minutes. M. le député.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, merci. Merci...

Mme Boulet: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Mais c'était juste 30 pour les... l'adoption du... c'était juste 60 pour l'adoption du principe.

Alors, Mme la Présidente, c'est un grand plaisir, à mon tour, de prendre part à cette étude détaillée du projet de loi n° 41. D'ailleurs, vous êtes mieux placée que quiconque pour savoir que j'ai risqué ma vie pour me retrouver ici ce matin. Alors, je suis content d'y être dans un seul morceau et en pleine santé pour pouvoir faire mon travail. Alors, je voyais la présidente me regarder avec un sourire. C'était un sourire entendu, puisqu'elle a bien vu les acrobaties que j'ai dû faire pour arriver ici d'un seul morceau. Alors...

Mais, quoi qu'il en soit, je suis content de voir que les travaux de cette commission s'amorcent dans la bonne humeur. Je pense que c'est de bon augure pour la suite des choses. Alors, à mon tour de saluer tous les collègues qui sont ici ce matin pour cette étude détaillée, au premier chef vous, Mme la Présidente, Mme la ministre — merci d'être des nôtres — nos collègues. Je remarque que notre collègue de Soulanges n'est pas des nôtres et je le regrette amèrement, puisqu'il sera, j'en suis absolument persuadé, question de l'autoroute 30, qui revêt une grande importance pour elle, on le sait, et elle ne manque pas de le souligner chaque fois qu'elle prend la parole. Je veux également saluer la présence de mes collègues de l'opposition, de l'opposition officielle dans un premier temps — alors, merci d'être là pour m'épauler dans mon travail — et de la deuxième formation d'opposition, qui, j'en suis persuadé, nous apportera également un éclairage des plus intéressants sur ce projet de loi.

Alors, la ministre a commencé ses... son intervention comme elle avait terminé la dernière fois, lors des consultations particulières, en appelant à une approche qui ne soit pas partisane. Et je me permets de vous signaler, Mme la Présidente, que j'avais été un peu surpris par cette intervention de la ministre, qui avait peut-être été piquée au vif par une question que je lui posais, qui m'apparaissait tout à fait légitime, par rapport à sa position sur les péages. Elle nous a livré son... sa position sur les péages, et j'en ai été fort aise, mais il n'en demeure pas moins que j'ai été, je dois dire, un peu surpris de cet appel à la non-partisanerie, puisque, quelques secondes auparavant, je venais de dire à la ministre que nous étions tout à fait disposés à collaborer, donc à nous élever au-dessus de la partisanerie, malgré le fait, Mme la Présidente, que, vous le savez, les PPP, ce n'est pas notre tasse de thé, malgré le fait que, la ministre se plaît à le répéter, nous ayons été à l'origine de l'adoption de la loi-cadre en 2000, que nous ayons été à l'origine de la création de l'Agence des PPP que le gouvernement vient de scraper. Alors, il n'en demeure pas moins que ce n'est pas notre tasse de thé, et, qui plus est, nous ne sommes pas nécessairement, non plus, des plus enthousiastes à l'idée, en cette période de ralentissement économique... à ce qu'on aille chercher davantage de sous dans la poche des contribuables.

● (11 h 40) ●

Malgré tout, Mme la Présidente, nous avons offert notre collaboration, puisque, puisque, d'un point de vue strictement responsable, nous ne pouvons inviter le gouvernement à renier sa signature. Nous ne sommes pas très heureux qu'il ait apposé sa signature, pour toute une série de raisons sur lesquelles je vais revenir dans quelques instants, mais, une fois que le gouvernement a apposé sa signature avec des partenaires privés pour la construction d'infrastructures routières, nous ne pouvons certainement pas, de façon responsable, engager, inviter le gouvernement

à renier sa signature. Nous devons donc mettre en oeuvre les dispositions législatives et réglementaires qui permettront effectivement que les péages soient mis en oeuvre une fois que les infrastructures routières seront ouvertes à la circulation.

Cela dit, Mme la Présidente, cette offre s'accompagne d'une condition, d'une condition sine qua non. Si la ministre nous invite à une grande collaboration, je l'invite à une tout aussi grande collaboration. Ce commentaire sur le fait de s'élever au-dessus de la partisanerie et ce qui s'est passé notamment lors de l'adoption du principe du projet de loi il y a quelques heures en Chambre m'a amené à penser, peut-être à tort, je l'espère, m'a amené à penser que la ministre n'écoutait peut-être pas tout à fait ce que je disais. Bon, je peux comprendre que tout ce que je dis ne fait peut-être pas son affaire, je peux comprendre que je prends peut-être un peu de temps pour exposer mon point de vue, mais il n'en demeure pas moins que ce que je dis, je l'espère, n'est pas dénué d'intérêt, et conséquemment je m'attends de la part de la ministre à ce qu'elle porte attention à ce que je dis, de telle sorte que nous puissions effectivement avoir des débats qui soient les plus constructifs possible puis que nous puissions procéder à l'adoption la plus rapide possible de ce projet de loi.

Ceci dit, et je crois l'avoir démontré lors de l'adoption du principe, nous n'accélérons rien. Nous n'avons pas l'intention de rien empêcher et de ne rien obstruer, je vous rassure tout de suite, il n'est pas question de filibuster, d'aucune façon, mais je veux que le gouvernement comprenne bien que, s'il ne collabore pas, nous pourrions prendre un certain temps pour adopter ce projet de loi.

Donc, je prends acte de cet appel à la collaboration de la part de la ministre. Une nouvelle fois, je lui lance l'invitation, de nouveau. Et, dans cet esprit de collaboration, peut-être la ministre pourrait-elle dès maintenant nous soumettre toutes les propositions d'amendement qu'elle compte apporter à ce projet de loi, à la lumière des très nombreuses discussions, des très nombreux échanges que nous avons eus depuis 2007, depuis la première mouture de ce projet de loi, des suggestions qui ont été formulées à l'époque, des suggestions qui ont été formulées depuis par les différents groupes qui non seulement ont comparu en commission, mais ont également fait parvenir des mémoires, à la lumière des observations que la ministre n'a peut-être pas toujours écoutées attentivement, mais que je suis convaincu que l'ensemble des membres de son personnel ont analysées, décortiquées, disséquées attentivement, de nos interventions en Chambre, les miennes et celles de mon collègue de Johnson.

Donc, je suis heureux de voir que nous entreprenons ces travaux dans la bonne humeur. Ceci dit, Mme la Présidente, je sais maintenant que, si la ministre s'informe de mon adresse personnelle, ce ne sera pas pour m'inviter au mariage d'un de ses enfants. Alors donc, je vais tâcher d'être attentif, de faire attention à mes propos, les propos que j'emploierai dans le cadre de ces travaux. Mais, ceci dit, blague à part, Mme la Présidente, sincèrement je crois qu'il est intéressant effectivement que nous puissions mener ces travaux rondement, dans la bonne humeur et dans un esprit de collaboration.

Ceci dit, Mme la Présidente, vous ne vous surprenez pas que je revienne sur un certain nombre d'observations sur lesquelles nous allons, au fur et à mesure

de l'analyse du projet de loi, revenir, des observations quant à des éléments qui, selon nous, manquent dans ce projet de loi, quant à des imprécisions qu'entretient toujours ledit projet de loi, quant à des éléments que le projet de loi enlève de la législation antérieure, qui ne nous apparaissent pas tout à fait opportuns d'enlever. Alors, nous allons avoir l'occasion d'aller dans le détail. C'est, n'est-ce pas, l'étude détaillée du projet de loi. Donc, nous aurons l'occasion effectivement de faire cet exercice. Mais vous me permettrez de camper un certain nombre de principes généraux dès le départ pour faire en sorte que... de lancer, de lancer la discussion, de lancer la réflexion, Mme la Présidente.

Alors, évidemment, j'y faisais référence tout à l'heure, nous sommes heureux de voir le changement d'attitude du gouvernement à l'égard des partenariats public-privé. La ministre a elle-même lancé, pour ainsi dire, ce changement d'attitude en décidant de recourir au mode... à un mode, disons, plus conventionnel pour la réalisation du complexe... des travaux du complexe Turcot. Alors, nous avons réussi à la convaincre de cette... de cela, nous nous en réjouissons. Il nous reste maintenant à la convaincre de modifier en profondeur ledit projet.

Mais là n'est pas la question, l'objet de la présente discussion, donc je vais poursuivre mon intervention sur le projet de loi n° 41, sans quoi je m'attends à ce que la présidente me rappelle à la pertinence.

Une voix: Il reste deux minutes.

M. Bergeron: Donc... Non, il ne reste pas deux minutes. Combien de temps reste-t-il?

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Je vous salue plus généreuse que mon collègue de Chomedey.

Alors, toujours est-il que, Mme la Présidente, il y a un changement d'attitude. On l'a vu avec Turcot. On l'a vu également par la décision du gouvernement, pour reprendre l'expression que j'ai utilisée tout à l'heure, de scraper l'Agence des PPP et également par cette intervention de la présidente du Conseil du trésor, qui disait que les PPP, les partenariats public-privé, ne sont pas une religion, ne constituent pas une religion. Alors, nous étions heureux de l'entendre, puisque, jusque... depuis 2003, sous la présidence du Conseil du trésor précédente, ça semblait effectivement être une religion pour ce gouvernement qui avait une approche plutôt doctrinaire et idéologique sur la question. Donc, on en vient, je dirais, à une... un débat beaucoup plus ouvert, et ça nous plaît beaucoup de pouvoir entreprendre ces discussions sous un contexte aussi ouvert que ça se présente présentement... actuellement, devrais-je dire.

Alors, Mme la Présidente, évidemment, je ne disconviens pas du fait que nous avons été à l'origine de l'adoption de la loi-cadre, en 2000, je ne disconviens pas que nous avons été à l'origine de la création de l'Agence des PPP, mais, comme j'ai eu l'occasion de le signaler à quelques reprises, le monde a continué... la terre a continué de tourner, là, depuis 2000, hein, et on a constaté un certain nombre de choses. Le contexte a changé. On a vu les dérapages avec le projet du CHUM, dérapages dont nous assumons aujourd'hui et dont nous assumerons pendant encore un bout de temps les conséquences. Et ça nous a

amenés à nous interroger sur les projets réalisés en PPP au niveau autoroutier. Et, là encore, nous avons constaté un certain nombre de trucs un peu étranges, pour ne pas dire préoccupants, et conséquemment on en est venus à la conclusion que, pour de grands travaux autoroutiers, la formule des PPP n'était peut-être pas la formule tout indiquée pour la suite des choses.

D'autant, Mme la Présidente... Et on le sait, on y revient quotidiennement depuis un certain nombre de jours et je puis assurer le gouvernement que nous allons y revenir quotidiennement pour encore un certain nombre de jours, sinon un certain nombre de semaines, sinon un certain nombre de mois, si le gouvernement s'entête à ne pas mettre sur pied une commission d'enquête publique et indépendante, nous reviendrons sur cette question, mais il est préoccupant de recourir à des partenariats public-privé lorsqu'il est question de collusion, de corruption, de copinage dans le secteur de la construction...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député, je veux vous rappeler à l'ordre et qu'on parle de la pertinence au niveau du projet...

M. Bergeron: Je parle des partenariats public-privé, et c'est l'objet du projet de loi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...au niveau du projet de loi. Merci.

M. Bergeron: C'est l'objet du projet de loi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député.

● (11 h 50) ●

M. Bergeron: Alors, de là notre réticence, notre extrême prudence à l'égard du recours aux PPP dans un contexte comme celui qui prévaut actuellement, Mme la Présidente.

Et j'ai fait état, il va sans dire, Mme la Présidente, de nos réserves également à l'égard de l'opportunité, en cette période de ralentissement économique, d'aller... de trouver de nouveaux moyens de piger de l'argent dans les poches des contribuables, puisque, comme le soulignait l'expresidente du Conseil du trésor en une période plus faste au niveau économique, on n'enlève pas l'argent des poches des contribuables, des consommateurs, des consommatrices, pour qu'elles puissent faire... ces personnes puissent faire rouler l'économie. Donc, dans ce contexte-là, nous sommes pour le moins réticents. Je vous le disais, les partenariats public-privé, ce n'est pas notre tasse de thé. Ceci dit, nous constatons qu'il y a des infrastructures qui se construisent en PPP présentement, Mme la Présidente, que le gouvernement a apposé sa signature, qu'il faut donc donner suite aux engagements qui ont été pris, et c'est dans cette perspective que nous entreprenons les travaux de cette commission.

Alors, Mme la Présidente, rappelons que ce projet de loi vise à encadrer l'instauration des péages afin que se... tout se déroule selon le respect des normes éthiques et réglementaires qui s'appliquent généralement lorsque l'État dispense des services à la population. Alors, Mme la Présidente, on constate qu'il y a des... on constate que le projet de loi prévoit des procédures en cas de

non-paiement. On retire du projet de loi cadre... de la loi-cadre, dis-je, la possibilité de décréter l'impossibilité de circuler, donc de suspendre le droit de circuler aux citoyens qui se montreraient mauvais payeurs, une disposition qui apparaissait au législateur, en 2000, fort intéressante. Alors, nous serons... nous serons... nous attendrons les explications du gouvernement pour nous dire pourquoi on retire cela. Pourquoi est-ce qu'on judiciaire le processus plutôt que de s'en tenir à un processus administratif? Est-ce que ça ne va pas alourdir les choses pour les citoyens? Pourquoi, pour reprendre la préoccupation de la Commission d'accès à l'information, pourquoi on confie à un agent privé le soin de rédiger des poursuites en cas de non-paiement? Tout comme la Commission d'accès à l'information, nous avons des réserves à l'égard de cette procédure.

Alors, il y a, bien sûr, d'autres préoccupations, concernant l'accumulation d'informations personnelles par ces entreprises privées, la capacité pour les citoyens d'avoir accès à leurs dossiers, les dispositions touchant le temps qui sera... que ces informations seront conservées. En dépit des interventions fort éloquentes de notre collègue de Chomedey en Chambre il y a quelques heures, j'ai toujours des réserves à l'égard des dispositions touchant la photographie, puisque, contrairement à ce qu'il prétendait, la loi-cadre de 2000 spécifiait précisément qu'on ne devait prendre la photo que de la plaque d'immatriculation, alors que la... les nouvelles dispositions du projet de loi n° 41 prévoient qu'on prenne des photos qui ne permettent pas d'identifier... qui comprennent bien sûr la plaque d'immatriculation, mais qui ne permettent pas d'identifier les occupants. Alors, c'est une photo, d'après les nouvelles dispositions, qui va être beaucoup plus large que ce qui était prévu dans la loi-cadre de 2000. Alors, est-ce qu'on aura la garantie qu'on ne pourra pas identifier le nombre de personnes, qu'on ne pourra pas identifier le sexe des personnes dans la voiture?

La Commission d'accès à l'information... «peut avoir l'air»... Ça peut avoir l'air trivial et même rigolo à première vue, mais la Commission d'accès à l'information spécifiait que... insistait sur le droit de tout citoyen de pouvoir circuler en toute anonymité... anonymat, anonymat, voilà — j'ai fait, comme la ministre, une petite erreur dans notre... dans notre... dans nos allocutions d'ouverture. Ce n'est pas bien grave. On peut bien s'en permettre, hein? On dit qu'on a droit à 10 %, ça fait qu'on n'est pas pires, dans notre proportion, jusqu'à présent — en tout anonymat, voilà. Alors, toujours est-il que, donc, il y a des questions pertinentes, et, si cette photo permet d'identifier le type de véhicule, est-ce souhaitable?

Mais, si tant est qu'on peut effectivement identifier le type de véhicule, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas envisagé, comme la loi le lui permet, d'appliquer un péage différencié selon la catégorie de véhicule, de telle sorte de favoriser la circulation sur nos routes de véhicules qui soient moins polluants? Pourquoi ne prévoit-on pas la possibilité d'un péage différencié pour le covoiturage? Les efforts que doit faire le Québec en matière de réduction de gaz à effet de serre ordonnent, Mme la Présidente, que nous mettions en place ce type de mesures. Près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec dépendent directement du secteur des transports. Ça va jusqu'à 60 % dans la région métropolitaine. Nous avons l'obligation d'envisager ce genre de mesure novatrice, originale pour la suite des choses.

Alors ça, ça faisait partie des observations que faisait mon prédécesseur, député de Beauharnois et porte-parole en matière de transports, Serge Deslières, sur cette question, Mme la Présidente. Et je vois que depuis 2007 il n'y a pas eu de changement, puisqu'on nous revient avec une mouture, somme toute, relativement semblable à celle de 2007. On n'a pas pris en considération les observations de mon collègue, alors j'en appelle à la ministre encore une fois pour qu'on prenne en considération ces observations, qui ne sont pas futiles, qui ne sont pas dénuées d'intérêt, qui ne sont pas dénuées de sens, dans la mesure, Mme la Présidente, où ça va dans le sens, bien au contraire, des objectifs que s'est donnés le gouvernement libéral en matière de réduction de gaz à effet de serre.

Alors, pourquoi pas ne faire en... pourquoi ne pas faire en sorte que les bottines suivent les babines, qu'on ait non seulement l'exposé de grands principes valables, méritoires, louables, honorables, mais qu'on ait également la mise en place de mesures? Et je sais que cette commission se penche rigoureusement et de façon studieuse depuis un certain nombre de jours sur justement la stratégie de réduction de gaz à effet de serre, et on a là des propositions qui pourraient nous permettre effectivement de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre. On doit être novateur, on doit être original, Mme la Présidente, et je crois qu'on doit profiter de ce qui se passe présentement pour apporter ces solutions originales.

Je termine en disant simplement: On a des préoccupations quant aux fonds, quant à l'utilisation des fonds, quant à l'identification des fonds, on aura l'occasion de l'exprimer. Alors, je vous souhaite, à toutes et à tous, d'excellents et surtout de fructueux travaux dans le cadre de cette étude détaillée du projet de loi n° 41. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole au deuxième groupe de l'opposition, le député de Beauce-Nord. M. le député, pour 20 minutes.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: J'ai... Est-ce que j'ai compris 20 minutes?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, M. le député, si vous le désirez.

M. Grondin: Alors, je... non, je vais être plus court que ça parce que, écoutez, moi, je pense qu'on a intérêt à aller dans le projet de loi le plus rapidement possible. Et j'ai bien entendu Mme la ministre... — pour commencer, bonjour à tout le monde, là, bonjour à tous les gens qui font partie de la commission — l'ouverture, d'essayer d'avoir un projet de loi qui n'aurait pas un effet de partisanerie politique. Et, moi, c'est... quand je suis en commission parlementaire et qu'on peut travailler, tout le monde ensemble, je me dis: Mosusse qu'on va avoir un bon projet de loi pour les citoyens! Et c'est ma façon de voir les choses. Je pense que, quand on est rendus dans l'Assemblée nationale, on doit... on doit être là pour défendre les intérêts des citoyens et non les intérêts du parti.

Alors, moi, je suis... je me dis: PPP, public, pour moi, c'est quoi qui est bon pour le citoyen? On prendra

le meilleur moyen qui sera bon. Dans un cas, ça peut très bien s'appliquer, dans l'autre cas, peut-être que ça ne s'appliquera pas, mais alors prenons le meilleur moyen. Et puis, qu'est-ce qu'on entend des gens qui nous interpellent à propos de ce projet de loi là, c'est beaucoup sur les renseignements personnels, alors comment est-ce que les renseignements personnels vont être protégés.

Moi, j'ai vu... j'ai eu l'occasion de voir des gens qui se sont fait... qui se sont fait photographier, là, avec les nouvelles photos qu'on a, les photoradars. Remarquez qu'on ne voit pas aucune personne dans l'auto parce qu'ils mettent un ruban sur la vitre, mais on voit très bien la plaque. Alors, je me... moi, pour moi, ça me convient. Mais est-ce que ces photos-là vont rester dans le système? Puis, est-ce qu'un jour quelqu'un peut aller à... Parce que j'imagine qu'ils vont paraître en quelque part. Mais dans le moment présent je sais que le citoyen qui a la photoradar, lui, il a seulement le numéro de licence. Alors, c'est... c'est ce qu'on voit dans le... qui inquiète un peu les citoyens.

Et puis, écoutez, moi, je pense qu'on a... on a intérêt à travailler ensemble et pour le bien de tout le monde, le plus rapidement possible. Alors, je vous dis: Bon projet de loi, bonne session.

Étude détaillée

Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport

Projet et entente de partenariat

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Merci, M. le député. Je vous remercie pour ces remarques préliminaires. S'il n'y a pas de motion préliminaire, nous allons immédiatement débiter l'article par article. Y a-t-il des motions préliminaires? Il n'y en a pas. On débute. Mme la ministre, la parole est à vous. Je prends en considération l'article 1.

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, l'article 1 de la loi... du projet...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui?

M. Bergeron: ...règlement, Mme la Présidente. Je ne veux pas avoir l'air de mettre en place des mesures dilatoires, là, mais j'ai fait un appel, pendant mes remarques préliminaires, pour obtenir les amendements. Est-ce que la ministre pourrait...

Mme Boulet: Tout à fait. C'est parce que, là, vous n'étiez pas revenu là-dessus, alors... Oui, moi, je n'ai pas de problème, on va les déposer. Alors, on peut... J'imagine qu'on en a quelques copies ici, là, puis qu'on est capables de remettre ça à l'ensemble des collègues.

M. Bergeron: Ce serait gentil.

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il faut faire des photocopies, on les fera...

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...et ce sera distribué. Ça fait que, tel que convenu, Mme la ministre va vous les distribuer.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: ...fait plaisir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On retourne à l'article 1. Mme la ministre.

● (12 heures) ●

Mme Boulet: Alors, c'est les amendements, avec les explications qui justifient qu'on puisse... on doit apporter ce genre d'amendements.

Alors, l'article 1 se lit comme suit: 1. L'article 3 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport est modifié par le remplacement, à la fin, des mots «d'appel de proposition» par les mots «d'appel d'offres».

Alors, la justification de cette modification, c'est: L'expérience a conduit le ministère des Transports à un processus d'appel d'offres en deux étapes. Alors, vous savez que, dans une entente de PPP, il y a des appels de... il y a des appels de proposition, des appels de qualification et il y a des étapes, finalement, pour en venir à l'appel d'offres. Alors, l'appel de qualification, qui permet d'écartier d'éventuels candidats n'ayant pas fait les qualifications requises pour mener à bien le projet à réaliser en partenariat, et il y a l'appel de proposition, qui permet de choisir parmi les candidats qualifiés celui qui répond le mieux aux exigences de l'État pour la réalisation du projet.

L'expression qu'on vient intégrer ici, «appel d'offres», qui est connue de tous, est plus appropriée pour désigner l'ensemble du processus. Et c'est d'ailleurs celle qui apparaît au chapitre V, concernant les contrats de partenariat public-privé, de la Loi sur les contrats des organismes publics, adoptée le 15 juin 2006. Alors, on vient englober ici, par le mot «appel d'offres», on vient englober et l'appel de proposition et l'appel de qualification. Donc, c'est tout le processus qui est englobé par l'appellation «appel d'offres».

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de l'opposition officielle, des commentaires?

M. Bergeron: C'est moi, ça? O.K...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, c'est celui qui a tombé en... qui a déboulé l'escalier. Vous vouliez savoir ce qui était arrivé? C'est ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de l'opposition.

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, très brièvement, la ministre peut-elle nous indiquer... Parce que là j'ai bien compris qu'elle faisait une distinction entre «appel de qualification» et «appel de proposition». Dois-je comprendre qu'«appel d'offres» résume un peu les deux ou englobe les deux? Et est-ce qu'on sait pour quelle raison, dans la loi-cadre initiale, on parlait simplement d'appels de proposition et pourquoi tout à coup on juge

qu'il faille inclure également les appels de qualification sous le vocable général ou générique d'«appel d'offres»?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, si vous permettez, Mme la Présidente, je vais laisser Mme Sultana, qui est directrice du Bureau des PPP au MTQ... Alors, Mme Sultana pouvez-vous répondre à monsieur...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement?

Une voix: Bien sûr, bien sûr.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, devant notre in-expérience du processus à ce moment-là, on avait parlé d'appel de proposition, sans aller plus loin et spécifier, là, qu'est-ce que ça comprenait. Alors, après l'avoir... après avoir fouillé c'est quel type de processus qu'on doit mettre en ligne, l'appel d'offres semblait être beaucoup plus juste pour englober un processus à plusieurs étapes, processus qui englobe et l'appel de qualification et l'appel de proposition, donc un terme plus général, là, pour aller chercher ces deux étapes-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Permettez-moi de comprendre, là. C'est une technicalité peut-être, là, mais est-ce que c'est en vertu de l'article actuel de la loi de 2000, la loi-cadre de 2000, qu'on en est venu à conclure des ententes avec le consortium de l'autoroute 25 puis le consortium de l'autoroute 30? Et, si oui, est-ce que le processus par lequel on a conclu ces ententes répondait à cette disposition, sous le libellé «appel de proposition», ou si c'est parce qu'on a réalisé que ça n'y répondait pas qu'on a décidé a posteriori de modifier la loi pour parler plutôt d'un appel d'offres qui inclut également la définition d'«appel de qualification»?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre...

Mme Sultana (Sandra): C'est un peu de la sémantique, parce que l'appel...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Si vous voulez vous identifier.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Sandra Sultana. Alors, c'est un peu au niveau de...

M. Bergeron: ...référence à ma question, là.

Mme Sultana (Sandra): ...au niveau de la sémantique, parce que l'appel de proposition était juste. On a quand même fait un appel de proposition, une étape préalable à l'appel de proposition, dans le cadre de ces deux ententes qui ont été signées en 2007 et en 2008. On est passé, dans le processus, à travers les deux étapes: appel de qualification et appel de proposition. Donc, ici, c'est vraiment juste pour mieux préciser le processus et avoir

l'ensemble global. Donc, ça répond quand même à ce qu'il y avait dans la loi de 2000, bien sûr, parce qu'on l'a fait avant, dans ce contexte-là, avec la loi actuelle, mais maintenant, là, c'est vraiment juste pour mieux préciser le terme.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Juste une question de précision, là, par rapport à votre réponse. Je crois que c'est très clair, mais donc, si je comprends bien, dans le libellé de la loi de 2000, on parlait d'appel de proposition, mais on comprenait que ça incluait aussi les appels de qualification. Puis, pour éviter tout imbroglio ultérieur en termes d'interprétation, on a décidé de tout regrouper ça sous le vocable «appel d'offres».

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre ou Mme Sultana? Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, c'est... bien c'est ce que j'en comprends. Je comprends à peu près la même... C'est exactement ça. C'est qu'on vient englober ici les étapes d'un processus. Et, dans le cas d'un PPP, il y a l'appel de qualification, l'appel de proposition, mais il pourrait y avoir, dans toute autre procédure, deux ou trois, quatre étapes. Alors, l'appel d'offres vient englober ici l'entente qui a été conclue avec le partenaire privé, incluant les étapes qui ont été dûment complétées, là, tout au long du processus.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends donc, Mme la Présidente, que c'est plus simple d'écrire «appel d'offres» plutôt qu'«appel de qualification» et «appel de proposition».

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est ça. Et il pourrait y avoir aussi, je ne sais pas... comme on me disait tantôt, il pourrait y avoir plusieurs étapes, là. Alors, l'appel d'offres vient englober tout le processus, tout le processus qui a mené à l'attribution du contrat.

M. Bergeron: Oh! je pense que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: La ministre vient de soulever une autre question dans mon esprit. Quelle autre étape peut-on imaginer, à part l'appel de qualification puis l'appel de proposition?

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...

Mme Boulet: Je vais laisser, si vous me permettez... Oui, Mme la Présidente, excusez-moi, je suis... Alors, à ma gauche, j'ai Mme Julie Massé, qui est avocate, qui est directrice des affaires... est à la Direction des affaires juridiques au ministère. Mais il y a l'article 19 qui vient... Je vais lui... si vous me permettez.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour Mme Massé?

M. Bergeron: Bien sûr.

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé, pas trop vite! Allez-y.

Mme Massé (Julie): C'est aussi, en fait, de venir clarifier les termes puis ajuster la terminologie pour être conforme aussi à la loi sur l'octroi des contrats des organismes publics. La Loi sur les contrats des organismes publics prévoit la procédure d'appel d'offres, donc en trace les grandes lignes. Et notamment il y a l'article 19, que je peux vous mentionner, là, qui vient dire que «la procédure d'appel d'offres public peut comporter différentes étapes établies selon la complexité du projet et le nombre de concurrents potentiels intéressés». Donc là... Et à ce moment-là on doit établir les étapes de cette procédure-là à l'avance, mais ça tient compte justement de la complexité. Donc, plus un projet va être complexe, plus on va peut-être procéder par étapes, de manière à ce qu'une fois que les discussions sont commencées on peut obtenir des informations des gens qui sont intéressés à participer à ce projet-là et bonifier le projet, là, à travers l'étape d'appel d'offres.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est intéressant, ce que vous dites. Est-ce que la loi sur les appels d'offres publics était déjà en vigueur au moment de l'adoption de cette loi, en 2000?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme Massé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): La loi a été adoptée le 15 juin 2006, la loi sur l'octroi... sur les contrats des organismes publics.

M. Bergeron: Excusez-moi?

Mme Massé (Julie): Cette loi... la loi sur...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez. C'est parce que, si vous vous interpellez, il y a de la difficulté de s'entendre. Allez-y, Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. La Loi sur les contrats des organismes publics a été adoptée le 15 juin 2006.

M. Bergeron: 2006. Donc, c'est en raison de cela qu'on procède à cette modification-là, qui est plus conforme à cette autre loi?

Mme Massé (Julie): Tout à fait.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je vous salue et je salue nos collègues, les gens du ministère et du cabinet. Écoutez, je n'ai pas... je l'avoue bien candidement, là, je n'ai pas l'expertise de tous ces gens autour de la table, mais je... en tout cas, ce qu'on en comprend, en dehors du cercle restreint des experts de ces domaines-là, un appel d'offres mène directement à l'octroi de quelque chose. Donc, ce que vous dites, c'est que vous ramenez... Et vous... Maître a même dit «plusieurs étapes». Donc, l'appel d'offres va mener, dans le fond, à une autre étape qui, lui, peut mener à une autre... Donc, en tout cas, ce qu'on entendait par «appel d'offres» habituellement devient un appel d'offres à échelle. Bien, vous avez dit que l'appel d'offres, si j'ai bien compris en tout cas, l'appel d'offres peut mener à plusieurs étapes, disons, de qualification...

Une voix: ...processus.

M. Lemay: C'est ça, c'est un processus. Mais un appel d'offres... En tout cas, c'est qu'il y a tel contrat, des compagnies déposent leurs soumissions, et là il y a une compagnie qui l'a, et les autres ne l'ont pas, pour x, y, z raisons. Là, ce que vous nous dites, c'est: On fait un appel d'offres à étapes. Donc, ils peuvent se qualifier dans une première étape, après ça ils peuvent se disqualifier parce qu'ils n'auront pas répondu aux deuxième exigences de l'appel d'offres. Je trouve ça assez... Bon, c'est complexe, d'entrée de jeu, mais, de ramener ça sous un même terme mais qu'il y ait différentes étapes à suivre, je trouve, ça complexifie de beaucoup le processus, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Il y a quelque chose que vous... C'est tout à fait le contraire, on veut le simplifier, le processus. On dit...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

● (12 h 10) ●

Mme Boulet: Bien, c'est ça, il doit y avoir un problème dans la compréhension. Ce qu'on dit, c'est qu'actuellement il y a un appel de qualification puis un appel de proposition. On fait juste l'englober... englober les étapes qui sont comprises dans l'entente de partenariat public... dans un nom... une appellation, l'appel d'offres, qu'on connaît tous. Mais, dans... un appel d'offres de PPP, ça comprend un appel de qualification puis un appel de proposition. Donc, on vient englober ici les étapes de l'appel d'offres pour appeler ça un appel d'offres. Alors... Parce que dans ce cas-ci on pourrait appeler appel d'offres... de qualification plus appel de proposition ce qui constitue l'appel d'offres. Alors, ça pourrait être détaillé. On voulait le simplifier. C'est juste ça. C'est une appellation qui comprend l'ensemble du processus qui est impacté ou qui est impliqué dans la démarche, là.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, Mme Massé...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé, s'il vous plaît.

Mme Massé (Julie): Puis il ne faut pas oublier que cet appel d'offres, qui vient comme... ce que vous qualifiez en deux étapes, ça vient aussi aider les entrepreneurs qui veulent soumissionner, parce que, dans le premier temps, il y a un appel de qualification. Donc, les gens qui sont intéressés au projet vont déposer dans... à cause qu'il y a vraiment des étapes, vont déposer un... leur soumission, mais pas une soumission détaillée vraiment comme... où est-ce qu'ils viennent dire qu'ils sont qualifiés, voici ce qu'eux envisagent de faire. Et là, après ça, là, il y a comme des discussions, et là il y a vraiment la deuxième étape, où est-ce que là les entrepreneurs qui ont été retenus, les personnes qui ont été retenues vont présenter, là, un projet beaucoup plus détaillé, parce que là on est capable de déterminer beaucoup plus, aussi, le projet qu'on veut.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Simplement un dernier commentaire. Ce que je constate, c'est que c'est peut-être plus simple, mais que ce n'est pas nécessairement plus précis que ça l'était autrefois, par exemple.

Mme Boulet: Parce qu'il y avait juste l'appel de proposition.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Il y avait juste l'appel de proposition. Il n'y avait pas les deux. Il n'y avait pas qualification et proposition, puis... Il y en avait juste un des deux. Alors là, au lieu de les nommer un et l'autre, on les englobe dans un appel d'offres, qu'on connaît tous, là. Mais le processus d'appel d'offres d'un PPP est composé d'appels de qualification et d'appels de proposition.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je sais... je sais qu'il y a un principe auquel nous devons adhérer comme législateur, mais on sait que le législateur ne parle jamais pour ne rien dire... dans ses textes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Je pense que la précision s'impose, connaissant un certain nombre d'entre nous, hein? Mais, cela dit, Mme la Présidente, est-ce que... est-ce qu'il n'aurait pas été plus approprié — je vois encore votre sourire entendu, Mme la Présidente — est-ce qu'il n'aurait pas été plus approprié de mettre «appel de qualification et «appel de proposition» pour que ce soit plus clair? Ça aurait certainement été plus long. Il y a plus de mots — pour reprendre l'expression de l'empereur, je ne sais trop lequel, qui disait de Mozart qu'il y avait trop de notes dans l'opéra *L'enlèvement au sérail* — mais enfin, quoi qu'il en soit, il y a peut-être plus de mots, mais est-ce que ce ne serait pas plus précis?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais répondre, mais je vais demander à Mme Massé de compléter. Premièrement, c'est un élément de concordance. Alors, si dans d'autres lois on utilise le mot «appel d'offres», bon, bien, je pense que déjà, en partant, d'avoir la même nomination ou appellation, ça simplifie les choses, dans un premier temps.

Deuxièmement, je ne pense pas que, pour M. et Mme Tout-le-monde, les citoyens comprennent plus «appel de qualification et appel de proposition» qu'«appel d'offres». Je ne suis pas certaine que c'est plus simple de faire la nomination de chacune des étapes d'un appel d'offres. Je pense que, l'appel d'offres, tous les citoyens du Québec comprennent ça, alors que, si on commence à nommer chaque étape de l'appel de... de l'appel d'offres... Un appel de qualification, là, je vais demander ça à mon voisin, voir, ce que ça veut dire, ou un appel de proposition, concernant un PPP. C'est beaucoup plus complexe. Alors, l'appel d'offres comprend l'ensemble des étapes de la démarche, et c'est une mesure de concordance également avec les autres lois qui existent à l'égard des partenariats.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé, pour compléter.

Mme Boulet: Oui, peut-être Mme Massé...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé va compléter.

Mme Massé (Julie): C'est ça, ça permet d'assurer la cohérence de la notion entre les lois, parce que c'est des lois qui ne s'appliquent pas indépendamment mais ensemble. Et également, la notion d'appel d'offres est détaillée dans la loi sur l'octroi des contrats des organismes publics...

M. Bergeron: Qui a été adoptée en 2006.

Mme Massé (Julie): ...qui a été adoptée en 2006, donc vient clarifier la portée de cette notion-là.

M. Bergeron: Ah, je comprends bien...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends bien, Mme la Présidente, mais je veux juste réagir aux propos de la ministre en disant que, même si, par principe, nul n'est censé ignorer la loi, et ça, ça s'adresse à tous les citoyens, il n'en demeure pas moins que c'est un document qui est essentiellement consulté, travaillé au quotidien par des juristes. Donc, mon souci était simplement de faire en sorte que le texte soit plus précis. Il est peut-être plus simple comme ça, mais il n'est pas nécessairement plus précis.

Ceci dit, je comprends l'idée qu'il faille qu'il s'inscrive dans un cadre législatif beaucoup plus vaste et que conséquemment il doit être en droite ligne avec les expressions employées dans la loi de 2006 à laquelle vous faisiez référence. Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme L'Écuyer): D'autres commentaires? M. le député de Beauce-Nord, des commentaires? Pas de commentaire?

M. Grondin: Le seul commentaire que je peux faire, j'avais compris... Je ne sais pas si je suis dans l'erreur, mais, quand on dit «un appel de qualification», il faut que l'entreprise qui va aller donner un appel d'offres soit qualifiée pour répondre à l'appel d'offres. Si on a un projet de... de 500 millions et puis qu'une entreprise qui a deux employés n'est pas qualifiée ou si elle n'a pas les... pour aller à l'appel d'offres... Moi, j'avais compris ce sens-là comme ça. Alors, il faut qu'ils passent la qualification, après ça ils font... ils déposent un appel d'offres.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bon. D'autres commentaires sur l'article 1? L'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Adopté. L'article 2. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 2, Mme la Présidente, se lit comme suit: 2. L'article 4 de cette loi est modifié par le remplacement, à la fin, des mots «céder ou donner en location tout bien dont il a la gestion» par les mots «disposer de tout bien de l'État sur lequel il a autorité».

La justification, c'est: Tout bien acquis par un ministère appartient à l'État, et le pouvoir d'un ministre d'en céder la propriété exige que ce dernier ait non seulement la gestion de ce bien, mais aussi l'autorité sur ce bien, c'est-à-dire qu'il puisse à son égard exercer les pouvoirs de l'État d'en disposer. Les modifications proposées constituent une adaptation du texte aux notions générales de transfert d'autorité et de gestion au sein de l'appareil gouvernemental. Enfin, l'utilisation de l'expression «disposer» permet de couvrir tous les types d'aliénation et d'opération sur un bien qui pourraient être utiles lors de la réalisation d'un projet de partenariat.

Alors, peut-être que... je peux peut-être passer la parole — c'est un petit peu plus technique — peut-être à Mme Massé, qui peut nous expliquer, là, ça veut dire quoi, là, concrètement, là. Alors... Puis on peut vous... Ça vous convient, M. le député?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va?

M. Bergeron: Bien sûr, bien sûr, tout à fait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, il y a... il y a vraiment deux points qu'on vient clarifier. Premièrement, on disait que l'État... le ministre pouvait «céder ou donner en location tout bien dont il a la gestion». On avait précisé vraiment, lors de la rédaction du texte de loi, que c'était vraiment des actions, «céder» et «donner en location», ce qui est assez limitatif. On est venu mettre là... une notion plus générale, donc la disposition. Une disposition, ça inclut la location, ça inclut aussi la cession, donc la vente, mais ça inclut aussi comme les droits de passage. Donc, étant donné qu'il peut y avoir des droits de passage qui sont octroyés sur les... les immeubles que la ministre possède, c'était important de le prévoir, là, de ne pas limiter ça juste à la vente et à la location.

Également, quand on vient préciser que c'est «sur lequel il a autorité» plutôt que sur lequel «il a la gestion»,

c'est parce que les... notamment au niveau des routes, une municipalité peut avoir la propriété de la route et que la gestion soit confiée au ministre. Donc, il ne fallait pas faire en sorte qu'un ministre puisse vendre la route qui appartient à la municipalité mais dont il a la gestion. Donc, ça vient juste clarifier que ce n'est pas juste d'avoir la gestion de la route, mais d'avoir également la propriété de cette route-là, donc l'autorité sur le bien.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ce dernier commentaire que vous venez de faire me fait peut-être anticiper une série de questions que j'ai, un peu plus loin, sur des articles, là. Mais pourquoi, pourquoi fait-on référence, dans une loi sur les partenariats public-privé, entre le gouvernement du Québec et des partenaires privés, à des routes qui pourraient être sous la propriété d'une municipalité? Moi, je vous avoue, là, ça, c'est un des éléments qui, pour moi, demeurent encore nébuleux, puis on aura l'occasion plus tard de se pencher sur cette question-là. Mais j'ai besoin de comprendre pourquoi le gouvernement du Québec se donne une loi pour convenir d'ententes de partenariat puis des modalités de ce partenariat-là, et qu'il est tout à coup prévu, à un moment donné, quelque part, que cette route puisse appartenir à une municipalité.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.
● (12 h 20) ●

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, je pense que là... je vais vous l'expliquer simplement puis je pense que ça va vous aider à comprendre. Par exemple, pour l'autoroute 30 et l'autoroute 25, la route appartient au ministre, au gouvernement. Toutefois, cette route-là est... quand on a commencé le projet pour la construction, le ministère a pris la gestion des... des routes, des accès qui vont aller sur le réseau. Donc, on a été chercher des routes sous la gestion du réseau municipal, on a repris la gestion, on va effectuer les travaux en partenariat, et par la suite on va redonner la gestion aux municipalités. Donc, c'est des routes du réseau...

M. Bergeron: La gestion ou la propriété?

Mme Massé (Julie): La gestion, parce que la propriété demeure à la municipalité.

M. Bergeron: O.K.

Mme Massé (Julie): Il y a vraiment deux notions, en vertu de la Loi sur la voirie. Il y a le propriétaire de la route et il y a qui s'occupe de l'entretien de cette route-là. Donc, quand on parle de la gestion, c'est vraiment l'entretien, la réfection. Et la gestion d'une route est déterminée par décret. Donc, ça peut appartenir au ministère des Transports, là, donc le ministère est responsable de la gestion de la route, ou, souvent, dans le réseau local, c'est la municipalité. Parfois, la municipalité est propriétaire de la route et elle est gestionnaire. C'est la même chose pour le ministère. Mais il arrive que le gestionnaire de la route ne soit pas la personne qui en détient la propriété. Par exemple, dans les projets d'autoroute, il va y avoir des collectrices de créées pour raccorder l'autoroute 25, par

exemple, à des routes locales. Donc, les collectrices, les chemins d'accès qui font, dans le fond, le pont entre les deux, la gestion va être redonnée aux municipalités à la fin.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci beaucoup pour vos explications. Puis ça ouvre une deuxième sous-question dans mon esprit. Dans un tout autre dossier, et je ne fais pas référence à l'intention de M. Gagnon ou à quelque dossier que ce soit, mais on m'a expliqué que le gouvernement ne peut pas faire d'investissement sur une route qui ne lui appartient pas. Et là je comprends de ce que vous me dites que le gouvernement peut faire des investissements sur une route qui ne lui appartient pas mais dont il a la gestion.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

M. Bergeron: C'est bien ça?

Mme Boulet: Alors, c'est tout à fait ça. Alors, dans le cas des constructions des PPP, alors il y a des tronçons de route qui donnent accès...

Des voix: ...

Mme Boulet: C'est ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Alors... Mais il y a plein de gens pour compléter ce que j'ai à dire, mais... puis peut-être avec beaucoup...

M. Bergeron: C'est extraordinaire. C'est pour ça, ça nous permet de comprendre.

Mme Boulet: ...avec beaucoup plus de précision. Alors, moi, ce que j'en ai compris quand on m'a expliqué la chose, c'est qu'il y a des accès, il y a des... il peut y avoir des...

Une voix: Des viaducs.

Mme Boulet: ...des viaducs, des bretelles d'accès, et que, quand on en a besoin pour le projet PPP, pour la construction du pont ou de l'infrastructure, pendant la construction, le ministère se réapproprie la gestion de ces routes-là et qu'il va, après ça, rétrocéder ou qu'il va retourner aux municipalités... après que les travaux soient terminés.

M. Bergeron: Mais dont il peut être...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Pardon, Mme la Présidente. Merci. Donc, il peut effectuer des travaux sur une infrastructure qui ne lui appartient pas mais dont il prend temporairement la gestion.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: S'il en a besoin pour un projet de PPP, M. le député. Ce n'est pas... ça ne s'applique pas... ça ne s'applique pas de façon générale. Il y a un cas bien...

M. Bergeron: Ah! c'est intéressant, ce que vous me dites là, là.

Mme Boulet: Ça s'applique pour les PPP dans un contexte où on a besoin d'un réseau routier qui est complémentaire ou qui est adjacent à l'infrastructure qui doit être construite et qu'on n'a pas le choix pour donner l'accès...

M. Bergeron: O.K. Alors...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

Mme Boulet: ...pour donner l'accès à l'entreprise qui construit.

M. Bergeron: C'est très intéressant, ce que vous dites, là. J'ai donc besoin qu'on me donne l'article de loi qui spécifie que le ministère peut effectuer des travaux sur une infrastructure dont il n'a pas la propriété mais dont il a la gestion, mais uniquement dans le cadre d'un PPP. Ça, c'est très intéressant. Alors, qu'est-ce qui empêcherait le gouvernement de faire la même chose sur une route qui serait une route publique qui ne serait pas réalisée en PPP?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Le sous-ministre me précise... Et, si vous voulez lui poser des questions, je peux laisser venir M. Gagnon, que vous connaissez très bien. Alors, ce que M. Gagnon dit, ça pourrait... ça pourrait aussi s'appliquer dans certains cas exceptionnels, notamment Notre-Dame. Notre-Dame, c'est exactement ce principe-là qui s'applique.

M. Bergeron: Et le terme «exceptionnel»...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bien, c'est... Parce que...

M. Bergeron: Le terme «exceptionnel», c'est le ministre qui le définit, le terme «exceptionnel»?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oup!

M. Bergeron: Je pense qu'il avait présumé que vous alliez vous tourner vers lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...Notre-Dame, c'est une route qui est sur un réseau municipal, donc de propriété municipale,

et, pour des raisons de fluidité, pour des raisons de... qui sont importantes pour le ministère, pour le gouvernement, en termes d'économie, de fonctionnalité, d'opérationnalité, de fluidité et de sécurité, le ministère a convenu d'une entente avec la ville de Montréal pour intervenir, conjointement avec la ville de Montréal... Donc, c'est un partenariat. Le ministère va investir, la ville de Montréal va investir, et c'est sûr que, lorsque les travaux seront terminés, la gestion de la rue Notre-Dame sera retournée intégralement à la ville de Montréal. Alors, je ne sais pas...

M. Bergeron: Je comprends donc, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...effectivement que c'est le ministère qui détermine si, de façon exceptionnelle, il fait cette intervention sur une route dont il n'a pas la propriété mais dont il a la gestion temporairement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, si vous me le permettez, je vais laisser M. le sous-ministre peut-être donner des précisions au collègue. Ça me fait plaisir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre, bien vous identifier.

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint aux directions générales de Montréal et de l'Ouest. Bonjour, M. le député. Effectivement, la réponse est assez complète. Ce n'est pas une procédure d'exception comme telle, c'est une procédure tout à fait légale, qui oblige, dans le fond, le ministère à s'approprier la route pour pouvoir intervenir sur la route...

M. Bergeron: S'approprier la propriété ou s'approprier la gestion?

M. Gagnon (Jacques): — la gestion — la gestion de la route pour pouvoir intervenir, notamment quand on les finance en vertu du Fonds routier. Dans le cas... dans le cas de Notre-Dame — je ne veux pas faire de diversion — dans le cas de Notre-Dame, effectivement la rue Notre-Dame actuelle, dont on parle, appartient à la municipalité. On n'a donc pas le pouvoir d'intervenir dessus, à moins que la route tombe sous la juridiction du ministère temporairement, pour la période des travaux. Il restera, au terme de ces travaux-là, à définir quelle partie sera rétrocédée à la municipalité pour la gestion ou l'entretien puis quelle partie sera conservée par le ministère. C'est une procédure qui... je ne dirais pas qui est courante, parce qu'on intervient rarement sur des réseaux qui ne nous appartiennent pas, mais qu'il est possible, dans certains cas, d'appliquer en vertu de la loi qui nous gouverne.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Vous vous doutez bien, Mme la Présidente, que j'ai pris extrêmement bonne note de ce

qui vient d'être dit. Mais, pour revenir à l'article... parce que là on referme les parenthèses, là, puis il faut revenir à l'article lui-même...

La Présidente (Mme L'Écuyer): L'article 2, oui.

M. Bergeron: ...à l'article lui-même, Mme la Présidente, je comprends, et on me corrigera si j'ai une mauvaise compréhension, mais je comprends... je comprends que nous avons choisi un terme plus générique, le terme «disposer», parce que les termes qui étaient employés dans la... dans la loi-cadre, dis-je, «céder ou donner en location», limitaient la possibilité d'intervention du ministère. C'est bien ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame... Oui, Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Oui, c'est bien ça. C'est vraiment... c'est parce qu'on voulait aller chercher tous les... les droits de... notamment les démembrements de droit de propriété. Donc... notamment les droits de passage, comme je donnais l'exemple. Dans le fond, quand on peut vendre puis quand on peut louer un bien... déjà, quand on peut le vendre, bien je pense qu'on peut accorder un droit de passage, là. L'aliénation va beaucoup plus loin dans le principe, c'est-à-dire qu'on prend le terrain puis on... l'immeuble, et on le vend à une autre personne. Alors, si on a le droit, dans le fond, de céder tous les droits de propriété qu'on a, les démembrements, notamment, comme je disais, le droit de passage doit être permis, là, dans la même logique.

M. Bergeron: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je sais que ce n'est pas un dictionnaire juridique, c'est un vulgaire *Petit Robert*, édition 2006, mais, sous le terme «disposer», on retrouve, dans la deuxième catégorie de définitions: «Avoir à sa disposition, avoir la possession, l'usage de». On continue, un peu plus loin, en disant: «Disposer de [quelque chose], [...]faire ce que l'on veut, s'en servir comme on [...] veut». Je comprends donc, Mme la Présidente, à la lumière de cette définition-là qui n'est peut-être pas la définition juridique exacte, précise, à la page — mais, comme je n'ai pas de dictionnaire juridique et que je ne dispose, à portée de main, que de celui-là, je n'ai donc pu référer qu'à ce dictionnaire-là — ...je comprends donc que le gouvernement voulait se donner davantage de pouvoirs que lui octroyait la loi-cadre de 2000.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est vraiment... c'est vraiment de venir dire... c'est en termes de... de logique juridique, là. Quand on peut vendre un bien, l'aliéner, ça va encore plus loin que juste un simple démembrement du droit de propriété. Alors là, c'est comme si le ministère pouvait, à ce moment-là, donner en location, il pouvait le vendre, mais il ne pouvait pas dire à une personne: D'accord, maintenant, tu vas pouvoir passer dessus. Donc, c'est vraiment pour venir intégrer...

M. Bergeron: Je ne veux pas vous interrompre...

Mme Massé (Julie): ...toute les notions de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je ne veux pas vous interrompre, mais ce que vous dites là m'apparaît très intéressant, d'autant qu'on va revenir là-dessus un petit peu plus loin. Il me semble que le ministère n'a pas l'habitude de dire à quiconque: Tu ne peux pas passer sur cette infrastructure. Donc, pourquoi le ministère s'intéresserait-il au pouvoir de dire: Sur cette infrastructure, tu peux passer dessus?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, je pense que, comme toutes nos autoroutes... sur le bord de l'autoroute, on a des... au contraire, on a justement enlevé l'accès, de manière à ce que les gens ne traversent pas. Les terrains contigus ont souvent un droit d'accès... Là, je n'ai pas la bonne... la bonne formulation, mais on refuse justement que les gens aient accès pour s'en aller à pied d'un terrain aux autoroutes. Donc, c'est une mesure de protection, là. Il y a toujours des...

● (12 h 30) ●

M. Bergeron: O.K. Alors, on ne fait pas juste référence à l'infrastructure routière même...

Mme Massé (Julie): Non. Non.

M. Bergeron: ...mais les emprises.

Mme Massé (Julie): C'est vraiment les emprises, là, c'est vraiment plus large, là. Et ça peut être également... justement, des fois, c'est des terrains qui sont contigus, donc, les droits de passage, de pouvoir dire oui à certaines personnes ou à des personnes qui, par exemple, n'auraient pas... auraient affaire à aller sur le terrain pour des raisons particulières, par exemple effectuer des travaux par un entrepreneur particulier pour une thématique particulière. Donc, ça vient élargir vraiment le pouvoir de... Ce n'est pas juste la location, ce n'est pas juste céder, ça peut parvenir à justement augmenter l'utilité puis permettre une meilleure gestion de ces terrains-là.

M. Bergeron: À la lumière de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Pardon, Mme la Présidente. Merci. À la lumière de ce que vous nous dites, je comprends que c'est en vertu de cette capacité de limiter le droit de passage, par exemple, que le ministère peut décréter que, sur telle voie, seuls tels ou tels types de véhicules peuvent circuler, puis d'autres types de véhicules ne peuvent pas circuler, qu'il est possible de circuler de telle heure à telle heure et de ne pas circuler de telle heure à telle heure, par exemple la nuit. C'est bien ce que je comprends, là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, ça, c'est au niveau vraiment automobile, là. Là, on vise vraiment les projets

de partenariat, par exemple, notamment en matière de construction. Donc, les entrepreneurs peuvent aller plus loin sur le terrain dont... ou ils peuvent avoir un droit de... Je n'ai pas de situation spécifique en ce moment, mais je vous référerai vraiment au cadre du droit civil, là, où est-ce que le droit de propriété a justement... Quand on a le droit de propriété, on a le droit de le vendre, on a le droit de le louer. On a le droit également de donner des droits de passage, des droits d'occuper, par exemple. Il y a des compagnies électriques qui pourraient vouloir installer, mettons, les tours d'Hydro-Québec, ou des choses comme ça, donc on vient permettre ces droits-là.

Donc, c'est juste que, là, on a comme divisé cette notion-là, et je ne pense pas qu'à ce moment-là c'était l'intention. Je pense que c'est une formulation. Ils ont essayé de viser tout non pas par un terme générique, mais en citant les différents éléments, et, à ce moment-là, ils n'ont pas tout couvert. Et en plus, au niveau de la notion de disposer, c'est aussi la notion qui est utilisée dans le règlement sur la disposition des immeubles excédentaires. Donc, encore là, c'est un pouvoir qui était déjà prévu par cette réglementation-là, et là on est venus rendre conforme pour bien exprimer cette notion-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Et c'est ce qui permet notamment au ministère de décréter que le dépannage — ça, on va revenir là-dessus un petit peu plus loin — ne peut avoir lieu sur les infrastructures réalisées en PPP.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Non. En fait, le dépannage, c'est en vertu de la Loi sur la voirie pour les routes sous la gestion du ministère, par exemple, et, en matière de partenariats public-privé, on va voir... on va intégrer cette infrastructure-là pour que ça puisse être applicable. Donc, ce ne sera pas le même...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais, s'il peut le faire en vertu de la Loi sur la voirie, c'est parce que cette voie-là lui permet également de disposer de tout bien sur lequel il a autorité. Cette disposition-là au fond vient se conformer à la Loi sur la voirie pour permettre effectivement d'empêcher le dépannage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait... en fait, c'est ça, mais on a prévu une disposition spécifique, là, pour le dépannage, là, parce que la Loi sur la voirie prévoit vraiment une disposition spécifique aussi pour le dépannage. Donc, étant donné qu'il y a une disposition spécifique puis qu'on ne voudrait pas faire face à une interprétation restrictive dans ce cas-là, on est venus mentionner spécifiquement — là, on va le voir dans les articles plus loin — que, pour la notion de remorquage, ça va s'appliquer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça, je le comprends bien. Mais imaginons, par exemple, que nous n'ayons pas modifié cet article, que nous nous en soyons rigoureusement tenus au libellé original, à savoir «céder ou donner en location tout bien dont il a la gestion». Est-ce qu'en vertu de la formulation originale le ministère aurait pu, en vertu de la Loi sur la voirie, interdire le remorquage sur les infrastructures réalisées en PPP? Ou est-ce que la modification de cet article par l'usage du terme «disposer», plutôt que de «céder, donner en location», ne vient pas en concordance de ce que permet de faire la Loi sur la voirie?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, on pourrait dire qu'au niveau de la gestion on pourrait peut-être... on pourrait arriver à ce résultat-là. Mais, étant donné que c'est une disposition vraiment... Étant donné que, dans la Loi sur la voirie, c'est un pouvoir qui est spécifiquement nommé, avec un pouvoir réglementaire qui vient avec ça, alors là on est venus... on vient le préciser, plus loin dans la loi sur les partenariats, de manière spécifique encore. C'est pour assurer la cohérence entre... pour quelqu'un qui regarderait les deux lois, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est ce que je dis, là, c'est assurer une cohérence, une concordance. C'est bien ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui, merci, Mme la Présidente. Peut-être la réponse a été donnée tout à l'heure, mais donc, s'il y a une entente éventuelle entre une municipalité et le ministère, est-ce que ça doit venir avant le processus de PPP, ou avant l'appel d'offres, dont on discutait tout à l'heure, ou ça doit venir après, ou ça doit venir pendant? Qui fait ces négociations-là? Est-ce que c'est le partenaire qui aura gagné, en quelque sorte, l'appel d'offres? Donc, j'ai des petites questions techniques, comme la 25 ou la 30, là.

Et je suis un peu... Je suis quand même un peu étonné, je vous le dis en toute... — je suis encore très, très candide: ça fait 200 ans que le ministère fait des autoroutes, rénove les autoroutes ou des routes, a des ententes avec les villes probablement, puis là on arrive aujourd'hui, c'est comme si on découvre, après 200 ans, qu'il y a un petit terme juridique qui peut nous occasionner des problèmes. À moins que je n'aie rien compris. Mais ça m'étonne quand même un peu qu'on ouvre ça comme ça, alors qu'il s'en fait depuis des dizaines, et des dizaines, et des dizaines d'années.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana. Bien, Mme la ministre pour commencer.

M. Lemay: Mais ça, c'est de l'ordre du commentaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez, excusez.

M. Lemay: C'est de l'ordre du commentaire, j'en suis conscient. Mais est-ce que l'entente avec les municipalités, ou autre organisation sur laquelle vous devez avoir une autorité temporaire, ou à moyen terme, ou à long terme, est-ce qu'elle doit... Est-ce que ça doit être dans... Vous appelez ça comment, maintenant? L'appel de proposition.

Une voix: L'appel d'offres.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

M. Lemay: L'appel d'offres, pardon. Vous voyez!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

M. Lemay: Merci, madame.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Alors, pour répondre à votre question, si les ententes doivent être établies avant avec le ministère des Transports ou durant l'entente avec le partenaire privé, dans la définition du projet, bien sûr, on s'entend avec les municipalités qui sont impactées pour définir le projet avant la signature avec un partenaire... qui ont des conséquences... bien, à travers... Pour les projets qui passent à travers leur territoire, donc on s'entend avant, à l'étape de définition du projet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui. Toujours des... C'est des questions hypothétiques, évidemment, pour mieux comprendre. À supposer qu'il y ait un...

Une voix: ...

M. Lemay: Pardon? À supposer... à supposer que... — je vais garder mon calme! À supposer qu'il y ait un problème durant le PPP, est-ce que c'est le ministère qui doit prendre en charge les négociations avec la municipalité, le propriétaire privé au nom du partenaire, ou c'est le partenaire, à ce moment-là, qui prend en charge la négociation pour la disposition, encore une fois une disposition à court, moyen, long terme, selon le besoin du moment? Est-ce que c'est le ministère qui toujours a la charge ou la responsabilité de cette entente-là, et par la suite qui pourrait être ajoutée à l'entente de partenariat public-privé?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Alors, comme je disais tout à l'heure, avant de signer une entente de partenariat donc avec un partenaire privé, on s'entend sur quel est le projet qu'on va réaliser, on s'entend avec les municipalités. Donc, on définit le projet. On le définit, on précise exactement c'est quoi, le projet. Les exigences, ou en tout cas les exigences du projet, on ne précise pas exactement c'est quoi, parce qu'il y a un certain... une certaine latitude qui est laissée. Mais on précise quelles sont les exigences que le partenaire privé doit respecter, en collaboration avec les municipalités. Une fois que

l'entente est signée, le partenaire privé réalise ce projet en respectant ces exigences. Si on veut changer les exigences, les modifier donc, pour intégrer toute modification, c'est le ministère des Transports qui doit imposer ça dans le... doit changer les exigences de l'entente de partenariat.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Sultana (Sandra): Donc ça, c'est à un premier...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! Excusez. Continuez.

● (12 h 40) ●

Mme Sultana (Sandra): Ça, c'est à un premier niveau. Maintenant, si c'est selon les exigences, s'il y a, par exemple, des travaux de déplacement d'utilités publiques, ça, c'est prévu dans l'entente. Donc, il doit déplacer des utilités publiques pour amener la route, ça, c'est des... Ça, ça se fait directement avec les municipalités.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui. Et je comprends très bien ce que madame nous dit, Mme la Présidente. Le prévisible, comme je le dis, le ministère fait des travaux depuis des dizaines et des dizaines d'années, je pense qu'il est effectivement bien équipé, si je puis dire, pour essayer de cerner les problèmes qui peuvent arriver. Mais il arrive toujours des surprises, tout se complexifie. Des fois, même, on s'aperçoit que ce n'était pas le propriétaire qu'on pensait qui était propriétaire d'un certain terrain. Donc, qui, à ce moment-là, a la responsabilité d'intervenir directement pour faire en sorte de demander, encore une fois, de disposer du bien? Est-ce que c'est le ministère? Quelque chose, là, qu'on n'a pas vu venir, qui est incontrôlable, est-ce que c'est le ministère qui aura toujours la charge d'intervenir, de prendre la disposition pour... bien, la disposition pour disposer du bien, et ensuite la refiler, si je puis dire — mais je ne le dis pas de façon négative, Mme la Présidente — la refiler ensuite au partenaire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

M. Lemay: Mais quelque chose qui n'est pas prévisible. Ça arrive, des choses non prévisibles, hein? On peut s'entendre là-dessus.

Une voix: ...

M. Lemay: Voilà, par définition.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana ou Mme la ministre?

Mme Boulet: Sandra va y aller.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Votre exemple sur le terrain, le terrain qu'on découvrirait, là, que c'est... il n'appartenait pas à la bonne personne, le propriétaire

n'était pas le bon ou... En tout cas, j'essaie... Le terrain, c'est un... une responsabilité du ministère des Transports. Donc, on devait assurer, là, que les terrains étaient disponibles pour la réalisation de ce projet devant le partenaire privé. Donc ça, c'est pour cet exemple-là.

Maintenant, l'entente de partenariat prévoit des responsabilités, donc des responsabilités pour le partenaire privé, des responsabilités pour le ministère des Transports, des risques qui sont transférés, des risques qui sont retenus. Donc, ce sera selon cette... cette...

Mme Boulet: Ce partage-là.

Mme Sultana (Sandra): ...cette allocation, ce partage-là qu'on répond à ces différentes questions là. Donc, les imprévus ou les surprises, là, ça va dans... selon les différents... les différentes responsabilités, qui auront été bien précisées dans l'entente de partenariat.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va?

M. Lemay: Non. J'aurais un autre avant, et je termine.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: C'est parce que ça, c'est juste un réchauffement, là.

Des voix: ...

M. Lemay: Parce qu'en termes de dossier complexe, et je ne présume pas que ce dossier-là va arriver bientôt, mais, si je prends un exemple: Bonaventure, à Montréal, qui, si je ne trompe pas, appartient au gouvernement fédéral ou un des agents... un des agents... Je ne présume pas que Bonaventure va être faite en PPP, d'aucune façon, mais, à ce moment-là...

Une voix: ...présumer ça.

M. Lemay: Pardon?

M. Bergeron: Tu as affaire à ne pas présumer ça!

M. Lemay: Non, non, non, pas du tout. Non, non, non, je ne présume pas. Mais Bonaventure est effectivement un exemple de dossier éminemment complexe, qui appartient en partie au gouvernement fédéral ou à une de ses agences, qui a une signature de gestion avec la ville de Montréal pour l'entretien. Probablement que la terre appartient en partie au privé, fédéral, différentes agences. Alors, quelle... quelle autorité, dans ce cas-là...

Une voix: ...

M. Lemay: Non, on n'est pas là, mais c'est parce qu'on est obligés de prendre des exemples hypothétiques pour pouvoir comprendre un peu où veut nous amener, Mme la Présidente, le ministère. Dans ce cas-là précis de l'autoroute Bonaventure — parce que ce n'est pas un secret pour personne, il y a des projets là — j'imagine que le ministère y est... y est mêlé. Est-ce que le ministère,

par exemple, a l'autorité du gouvernement fédéral pour pouvoir intervenir?

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, je m'excuse, ce n'est pas parce qu'on ne veut pas répondre. Si le député veut avoir une rencontre ultérieurement sur le dossier de Bonaventure, c'est une chose, ça nous fera plaisir. Mais ce n'est pas un PPP, alors on ne peut pas appliquer le dossier de Bonaventure quand il n'y a rien sur la table: il n'y a pas d'entente convenue, il n'y a pas de projet de défini. Puis ce n'est surtout pas un PPP. Alors, c'est deux mondes, là, on parle de deux choses complètement différentes.

On ne peut pas parler... On ne peut pas répondre à des questions totalement hypothétiques, qui n'ont pas fait lieu... qui n'ont pas fait l'objet d'une quelconque entente ou d'un quelconque projet qui a été développé, élaboré. Et on parle dans le vide, on parle de quelque chose qui n'est pas là, alors... Puis c'est... D'autant plus que ça ne s'applique pas du tout au projet de loi qu'on a devant nous aujourd'hui, là. Mais ça me fera plaisir, si vous voulez une rencontre puis qu'on regarde ce qui peut être envisagé ou ce qui est sur la table, je n'ai pas de problème. Mais c'est parce qu'un ne s'applique pas à l'autre, là. Les réponses d'un ne correspondent pas aux réponses des projets dont on parle aujourd'hui, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je comprends la réponse que vient de donner la ministre, puis c'est de bonne guerre. Moi, je comprends ça. Ceci dit, il faut bien comprendre que la loi qu'on a sous les yeux actuellement — puis ça va m'amener à ma question à Mme Sultana — la loi que nous avons sous les yeux actuellement vise à encadrer d'éventuels PPP. Alors, on ne peut pas reprocher à mon collègue de prendre un exemple qui pourrait éventuellement être réalisé en PPP pour comprendre de quelle façon s'appliquerait la mécanique. Parce que la ministre nous a dit, la dernière fois, qu'il n'y avait pas dans les cartons du gouvernement d'autre projet de péage dans l'air. On peut donc présumer qu'il n'y a pas d'autre projet de péage pour quelque infrastructure que ce soit, qu'elle soit réalisée en mode traditionnel, qu'elle soit réalisée en mode PP ou pour des infrastructures déjà existantes.

Mais on ne peut pas s'empêcher non plus de dire, Mme la Présidente, que nous aurons maintenant un outil juridique qui va nous permettre ultérieurement... qui va pouvoir s'appliquer ultérieurement sur d'autres... On ne sait pas si ce sera ce gouvernement-là — ce ne sera probablement pas le nôtre — éventuellement, mais il y aura un environnement juridique, un cadre juridique qui permettra de réaliser des infrastructures routières en PPP.

Et, moi, je comprends très bien la réaction de la ministre, mais je comprends aussi la question de mon collègue, qui prend un exemple certes hypothétique, mais on n'a pas le choix, parce que tout ce qu'on fait actuellement s'applique à d'éventuels projets hypothétiques, qui pourraient venir dans cinq, 10, 15 ou 50 ans, à moins que la loi soit modifiée entre-temps, ce qui pourrait fort bien arriver, puisqu'on est en train de modifier celle qui avait été adoptée en 2000.

Cela dit, Mme la Présidente, moi, j'ai besoin de savoir de Mme Sultana... J'ai posé la question lorsqu'on

a discuté de l'article 1, je repose la question pour l'article 2: Les PPP qui ont été conclus, là, avec le consortium pour l'autoroute 25 puis le consortium pour l'autoroute 30, là, ils ont été conclus en vertu de quel encadrement juridique? Est-ce que c'est l'encadrement de 2000? Est-ce que cet encadrement de 2000, qu'on cherche à amender maintenant, a été respecté ou on l'amende parce qu'on constate qu'il y avait des lacunes par rapport à l'entente à laquelle on est arrivés avec le consortium pour l'autoroute 25 puis le consortium pour l'autoroute 30? Ça, c'est concret. Ça, ce n'est pas hypothétique. On peut-u avoir une réponse?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui, bien sûr, ça a été encadré avec la loi de 2000, parce que la loi... Le projet de loi n'existe pas et donc n'a pas de... n'a pas d'effet.

M. Bergeron: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Pardon...

Mme Sultana (Sandra): Donc, oui, c'est encadré avec la loi de 2000.

M. Bergeron: C'est encadré avec la loi de 2000. C'est donc dire qu'on a constaté, en concluant ces ententes-là, des lacunes à la législation actuelle, mais... Corrigez-moi si je me trompe, mais je comprends que les ententes ont été conclues en concordance rigoureuse avec les dispositions de la loi de 2000 et que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

M. Bergeron: ...pardon, et que les ajouts, les amendements qu'on apporte à la loi de 2000 visent à faire en sorte de s'appliquer à d'autres éventuels PPP qui surviendront.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Et s'appliqueront bien sûr aux ententes qui sont déjà en cours.

M. Bergeron: Ah! là, j'ai besoin d'une petite explication complémentaire.

Mme Sultana (Sandra): Pour les éléments...

M. Bergeron: Là, j'ai besoin d'une petite explication complémentaire. Si les ententes pour l'autoroute 25 et l'autoroute 30 ont été conclues en vertu des dispositions actuelles de la loi, comment se fait-il que les dispositions qui ne sont pas encore adoptées vont s'appliquer a posteriori à des ententes conclues par un cadre... dans un cadre juridique qui n'est pas celui qu'on est en train d'adopter? Non, mais j'ai besoin qu'on m'éclaire, là, s'il vous plaît.

Une voix: On va vous éclairer.

M. Bergeron: S'il vous plaît.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, il y a plusieurs étapes à un projet de partenariat. C'est une entente sur 35 ans, il y a des étapes de conception, des étapes de construction, des étapes d'exploitation. Le péage, par exemple, c'est une étape qui va entrer en vigueur à la mise en service du projet. Donc, toutes les modalités de la loi actuelle, de 2000, s'appliquent, mais, bien sûr, on ne les a pas utilisées parce qu'on n'a pas de péage encore. Donc, ce qu'on modifie ici, dans le projet de loi, va entrer en vigueur, pour l'application, lorsque le péage sera mis en service.

M. Bergeron: Mais, quand...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oh, pardon. Je ne veux pas vous interrompre, Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Vous aviez référé à l'article 1, donc l'appel de qualification et l'appel de proposition. Donc, oui, c'est la loi de 2000 qui s'est appliquée dans le processus, qui s'est appliquée pour les deux projets, de la 25 et la 30. Mais, ici, c'est une précision qu'on amène sur la terminologie «appel d'offres». Donc, «appel de proposition» était tout aussi juste, c'est juste qu'on englobe... «Appel d'offres» englobe l'ensemble du processus. L'appel de proposition a résulté en l'entente qu'on a signée avec ces deux... pour ces deux projets.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

● (12 h 50) ●

M. Bergeron: Mais vous réalisez bien, Mme Sultana, que la discussion que nous avons, là, dépasse largement le cadre de l'article 2, là. C'est une discussion fondamentale dont les... pour lesquelles les incidences pourraient être importantes, là. Lorsque vous avez négocié les ententes avec le consortium qui réalise l'autoroute 25 puis le consortium qui réalise l'autoroute 30, quand il a été question des péages, leur avez-vous dit: Bon, les péages, là, ça va se... ça va être selon la formule qu'on a définie dans la loi de 2000; conséquemment, il va y avoir un processus administratif pour le recouvrement des sommes non payées, ou vous leur avez dit: Bien, ça, c'est ce que dit la loi actuelle, là, mais on va modifier la loi de telle sorte que ce soit beaucoup plus fonctionnel, puis c'est ci, puis c'est ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, oui, les ententes sont maintenant, à l'heure actuelle, basées sur la loi de 2000. Donc, quand on les a... L'entente qu'on a, qu'on a signée pour les deux projets, est basée sur l'entente actuelle.

M. Bergeron: Mais est-ce qu'on ne risque pas...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce qu'on ne risque pas de se retrouver avec des entrepreneurs qui vont nous dire après

coup: Écoutez, wo! un instant, quand on a conclu l'entente, là, il n'était pas prévu que c'est nous qui allions devoir nommer un agent qui va signer des constats d'infraction, qui vont se ramasser devant les tribunaux? C'est nouveau, ça, là, ce n'est pas ça qu'on avait convenu. On avait convenu selon les dispositions de la loi de 2000. Vous changez le processus en cours de route. Est-ce que c'est le genre de chose qui risque de survenir éventuellement, ou nos entrepreneurs, ils sont comme au fait vers où le gouvernement s'en va, là, puis qu'ils ont l'air de fitter là-dedans?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc, les exigences ont été précisées sur la base de la loi de 2000. Oui, ça a été discuté, quelles pourraient être les modifications à ce... quelles sont les modifications à cette loi de 2000 qui pourraient être amenées.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député...

Mme Sultana (Sandra): Donc, présentement, c'est basé sur la loi de 2000. On a discuté avec les concessionnaires à savoir, si on amenait certaines modifications, si ça faciliterait ou ça rendrait plus difficile.

M. Bergeron: Et là je vous pose une question qui est cruciale...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous pose une question qui est cruciale: Est-ce que cette discussion sur les modifications, notamment sur les modalités de recouvrement des sommes non perçues... Est-ce que ces discussions ont eu lieu au moment de conclure les ententes avec les partenaires ou est-ce qu'elles ont eu lieu depuis que les ententes sont conclues avec les partenaires?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Elles ont eu lieu durant le processus d'appel de proposition. Toutefois, l'entente de partenariat et les propositions qui ont été déposées dans le cadre de l'appel de proposition ont été sur la base de la loi de 2000. Donc, on était au courant de ce qui pouvait être fait... ou les candidats étaient au courant de ce qui pouvait être fait... En fait, beaucoup des éléments qu'on retient, c'est aussi par rapport au marché, pour savoir... Bon. Il y a une façon d'optimiser, et c'est ce qu'on propose dans le projet de loi. Mais ce qui... Leur proposition, et l'entente de partenariat, est signée sur la base de la loi de 2000.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est donc dire, Mme la Présidente, qu'advenant le cas — on ne peut pas présumer de rien — advenant le cas où ces projets de loi étaient rejetés par le Parlement, les partenaires sont tout à fait disposés à opérer, à fonctionner, à donner suite à l'entente en vertu des dispositions de la loi actuelle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Bien sûr.

M. Bergeron: C'est donc dire que personne, ni au ministère ni du côté des partenaires, n'a présumé de la décision du Parlement?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): C'est exact.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, d'autres questions? Ça va?

M. Lemay: Non. Non, ça va. Pardon.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord, vous avez une question?

M. Grondin: Écoutez, j'avais une interrogation parce que, quand on a parlé, au début, tout à l'heure, qu'on disait que le ministère ne peut pas faire de travaux sur des routes qui appartiennent aux municipalités, où, moi, je... Où, là, je voyais un petit problème, c'est que, si on s'en va... Mettons que, si c'est un PPP qui fait le projet, à l'heure actuelle... Moi, en tout cas, dans mon autre vie que j'étais maire, on avait toujours, tu sais, une bonne entente avec le ministère des Transports pour dire: Vous utilisez les routes municipales pour, mettons, construire une autoroute, mais, après la construction, bien la route, si vous l'avez brisée, vous allez la réparer. Et je pense qu'il y a toujours eu quand même des bonnes ententes, et le ministère respectait ces ententes-là.

Mais est-ce que, là, si on s'en va avec un privé... Il faut quand même aussi protéger les municipalités pour être sûrs que, quand ils utilisent des routes municipales, après les travaux, que les entrepreneurs réparent les routes qu'ils ont affaissées. Parce que, quand on... Les routes ne sont pas toujours nécessairement bonnes pour la circulation lourde, et puis, quand on fait une route, bien c'est de la circulation lourde. C'est juste d'avoir une protection pour les municipalités, là-dedans.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre... C'est une question ou un commentaire, monsieur?

M. Grondin: Bien, c'est un commentaire, mais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana... Oui?

M. Grondin: Je veux juste m'assurer que, dans tout ça, les municipalités vont être protégées de la même façon qu'ils le sont aujourd'hui avec le ministère des Transports.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Tout à fait. Il y a des exigences très précises dans les ententes de partenariat

qui... pour le réseau local. Donc, par exemple, on fait une inspection avant les travaux pour s'assurer l'état dans lequel il était à l'initiation du projet et, à la fin des travaux, on refait une autre inspection, puis le dommage sera corrigé.

M. Grondin: Ça va.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord, une autre question? Ça va?

M. Grondin: Ça répond.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On est prêts à passer au vote sur l'article 2?

M. Bergeron: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez. Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Juste un bref commentaire ou une brève question. Dans ses remarques préliminaires, la ministre disait que le projet de loi encadre le péage quand les ententes le prévoient. Peut-on imaginer... Là, je comprends qu'on n'a pas fait spécifiquement référence, dans la loi, aux ententes conclues avec le consortium pour l'autoroute 25 puis avec le consortium pour l'autoroute 30, parce que c'est un cadre qu'on se donne pour d'autres ententes éventuellement. Même s'il existait déjà un cadre, on a convenu d'ententes avec des partenaires à qui on a parlé de possibles modifications. Mais je comprends de ce que me dit Mme Sultana que, si ce projet de loi ne devait pas être adopté par le Parlement, ils sont tout à fait disposés à fonctionner dans le cadre sous lequel a été conclue l'entente. Mais est-il possible d'imaginer, Mme la Présidente, par rapport à ce que la ministre a dit, une entente de partenariat public-privé qui ne prévoit pas des péages? Je vous pose la question parce que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, tout à fait, ça pourrait exister. Il pourrait y avoir des partenariats public-privé, ou on appelle ça de la gestion déléguée, où on peut déléguer à une entreprise l'entretien d'un réseau, d'un réseau ou d'un tronçon, pendant plusieurs années. Il n'y a pas nécessairement de péage pour le citoyen. Ça peut arriver.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends, mais peut-être que je fais erreur, mais cette loi, à mon sens... Puis peut-être que j'ai une vision trop limitative, mais cette loi vient encadrer la construction d'infrastructures. Mais je comprends que ce n'est pas simplement à la construction d'infrastructures, ça pourrait être à l'entretien...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça pourrait être... Une entente de partenariat public-privé, ça pourrait être de la gestion déléguée sans péage. Donc, les articles qui ont trait au

péage n'auraient pas lieu de s'appliquer. Mais il peut y avoir des partenariats public-privé, ce qu'on appelle de la gestion déléguée, où il n'y a pas de péage, ça, c'est des choses... Il n'y en a pas actuellement ou...

Une voix: ...haltes routières.

Mme Boulet: Oui, notamment les haltes routières, c'en est un, partenariat public-privé, où il n'y a pas de péage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je suis sûr que ça ne vous tente pas de vous embarquer dans ça aujourd'hui. On aura certainement l'occasion de le faire, et puis j'aurai certainement l'occasion d'exprimer mes très sérieuses réserves sur les partenariats négociés dans le cadre des péages... pas des péages, mais des haltes routières. Mais doit-on conclure de la même façon, Mme la Présidente, que les ententes conclues avec les partenaires privés pour les haltes routières l'ont été dans le cadre du projet de loi... de la loi de 2000?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, tout à fait. Oui, tout à fait.

M. Bergeron: C'est conclu dans le cadre de la loi de 2000. Y a-t-il des dispositions du présent projet de loi qui pourraient éventuellement s'appliquer à ces partenariats conclus, du côté des haltes routières?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, la loi est... Si jamais la loi était adoptée, elle va être d'application immédiate, c'est-à-dire que, les événements qui sont passés, ça va être la loi de 2000 qui va s'appliquer, et les éléments qui sont à venir, donc, certaines... vont s'appliquer avec la nouvelle loi. Donc, c'est vraiment...

M. Bergeron: Alors, je repose ma question...

Mme Boulet: Ce n'est pas rétroactif.

M. Bergeron: Je repose ma question: Y a-t-il des dispositions du projet de loi n° 41 qui risquent de s'appliquer aux partenariats conclus avec les haltes routières?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: En principe, selon ce que je comprends, peut-être que Mme Massé... Non, parce que ce n'est pas rétroactif, cette loi-là. Elle va être adoptée, nous le souhaitons, en 2009, alors elle va s'appliquer aux projets qui vont découler, qui vont être négociés ou...

● (13 heures) ●

M. Bergeron: Mais là la ministre... La réponse de la ministre vient de me perdre complètement. Parce qu'on m'a dit il y a quelques instants que les dispositions du projet de loi n° 41 pourraient s'appliquer aux partenariats conclus dans le cadre de la loi de 2000, avec le consortium de l'autoroute 25 puis le consortium de l'autoroute 30, et là la ministre vient de nous dire très clairement que le

même projet de loi n° 41, une fois qu'il sera adopté, ne pourra pas s'appliquer aux ententes conclues avec les partenaires pour la construction des haltes routières. En vertu de quelle logique ça peut s'appliquer à des partenariats conclus, dis-je, dans le cadre de la loi de 2000 puis que ça ne peut pas s'appliquer pour d'autres partenariats tout aussi conclus dans le cadre de la loi de 2000?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Malheureusement, vous allez devoir attendre à 15 heures pour votre réponse.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 16 h 6)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, la Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande encore une fois aux personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée en matière du projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Avant de vous céder la parole, au moment de la cloche pour le vote, si la cloche nous appelle vers les 5 h 15, 5 h 20, nous allons ajourner sine die pour ne pas revenir à... au 5 h 30. Les deux partis sont d'accord avec...

Une voix: Les trois partis.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Les trois partis. Excuse, Jean-Guy, je ne veux pas t'ignorer. À moins que tu veuilles revenir pour une demi-heure.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Parfait. Avant la suspension, nous en étions à l'article 2, et monsieur... je pense que c'est M. le député de Verchères qui avait la parole. Je vous pours... je vous invite donc à poursuivre votre intervention, M. le député de Verchères. Je peux vous dire de quoi vous parliez, si vous vous en...

Une voix: Il vient de parler beaucoup, par exemple.

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est ça, hein, il vient de parler beaucoup. C'est ça.

M. Bergeron: Mme la Présidente, j'ai eu un petit moment d'effroi quand vous avez dit: «Je vous poursuis.» J'ai dit: Non, ce n'est pas vrai, pas à mon tour!

Mme la Présidente, je crois que j'avais exposé... je crois que j'avais bien exposé l'objet de mon interrogation. Je peux simplement, pour le bénéfice des collègues et de gens qui, j'en suis convaincu, très nombreux, écoutent les

travaux de cette commission, je veux simplement rappeler l'objet de mon questionnement.

Nous avons su que les ententes conclues par le gouvernement avec les partenaires de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30 avaient été conclues dans le cadre de la loi de 2000 et que les dispositions de la loi que nous sommes sur le point d'adopter, présumément, s'appliqueraient à ces deux ententes de partenariat. J'ai bien candidement posé la question à la ministre: Est-ce que ces ententes, cette... ce projet de loi que nous avons sous les yeux s'appliqueraient aux ententes de partenariat conclues avec l'entreprise qui est chargée de construire, de diriger, d'entretenir les haltes routières? La ministre m'a répondu: Non.

Alors, ma question, bien candidement, bien simplement, c'est: Pourquoi, dans un cas, la loi qu'on est en train d'adopter, présumément, s'appliquerait-elle et, dans l'autre cas, elle ne s'appliquerait pas?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la Présidente. Écoutez, une ministre n'a pas toujours... Ça ne veut pas dire que... Il peut y avoir des modulations dans la réponse que j'ai donnée. Et effectivement, pour la 25...

M. Bergeron: Je sens qu'il y a une modulation qui s'en vient, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (16 h 10) ●

Mme Boulet: Non, mais j'ai... Ce n'est même pas... À la limite, ce n'est pas moi qui vais vous la... Je dis: J'ai des gens à côté de moi qui sont des spécialistes dans la transcription des lois et dans ce qui a été apporté comme changements alors que la loi, en 2000, était là. Alors, c'est sûr que, pour la 25 et la 30, il y a des péages. Ce qui est changé dans la loi, qui concerne les péages, bien, évidemment, les péages vont être mis en place à la fin, quand les infrastructures vont être mises en service, c'est-à-dire vers 2011, 2012. Alors, les modalités qui s'appliquent aux péages dans ce nouveau projet de loi là vont pouvoir s'appliquer aux projets d'autoroutes 25 et 30 parce que, dans le temps, les... ce qu'on change aujourd'hui va pouvoir s'appliquer lorsque les péages seront mis en fonction.

Maintenant, pour les haltes routières, je vais laisser la parole à Mme Massé qui va donner plus de précisions. Mais il n'y a pas de péage — c'était dans ce contexte-là — il n'y a pas de péage dans le projet des haltes routières. Alors, le concept ou le partenariat public-privé des haltes routières a été construit à partir de la loi de 2000. Alors, peut-être que Mme Massé pourrait compléter, si vous me permettez.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement?

M. Bergeron: Bien sûr.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement. Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, la différence, c'est vraiment entre... la différence entre la rétroactivité d'une loi et l'application immédiate de la loi, donc je vais vous expliquer un peu la différence et, essentiellement aussi,

je vais vous mettre en contexte que le projet de loi vient modifier la loi sur les partenariats, ça modifie toute la section des péages, la section aussi du Fonds des partenariats, et ça, c'est des dispositions qui, par la nature de l'entente sur les haltes routières, ne s'appliquent pas, de toute manière. Donc, ce n'est pas tant que le projet de loi ne s'applique pas aux ententes, c'est que les dispositions qu'on vient modifier dans la loi sur les partenariats, ce n'est pas des dispositions qui vont s'appliquer à l'entente sur les parcs routiers.

Maintenant, tel que je vous disais, la différence entre l'application immédiate d'une loi et l'application rétroactive d'une loi, je vais vous l'illustrer dans un autre contexte. Demain matin, on décide de changer la limite de vitesse sur une route. C'est la route... C'était 70, ça devient 50 km/h. Donc, les véhicules qui vont rouler à 70 aujourd'hui, avec la nouvelle limite de vitesse, vont pouvoir être poursuivis. Ça, c'est l'effet immédiat de la loi, la limite de vitesse est changée, ça s'applique à partir de maintenant. Maintenant, le véhicule qui a roulé hier à une vitesse de 70 km/h, lui, il n'y a pas de portée rétroactive, ça ne vient pas dire qu'il devait rouler à 50 km/h, donc la portée de la loi s'applique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Bon. Alors, j'essaie de suivre les méandres du raisonnement juridique qu'on vient de nous présenter. Est-ce à dire que les... On me dit que les dispositions de la présente... du présent projet de loi ne s'appliqueraient pas à... au partenariat dans le cadre des haltes routières. L'article 2, qu'on vient d'amender, là, où on ne parle plus de «céder ou donner en location» mais bien de «disposer de tout bien de l'État», ça ne s'applique pas, ça, aux ententes de partenariat aux haltes routières?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Une voix: ...

Mme Massé (Julie): En fait, c'est ça. La manière dont ça s'appliquerait, c'est que, si on a acquis ou si on avait des terrains qu'on voudrait... des terrains qu'on voudrait se départir ou qu'il y aurait, je ne sais pas, un terrain adjacent qui serait enclavé et qu'on voudrait donner un droit d'accès pour que le citoyen puisse circuler sur son terrain, à ce moment-là, aujourd'hui, on ne pourrait pas lui donner le droit d'accès, parce que l'article 2 n'est pas adopté. Donc, on n'aurait pas ce pouvoir-là. Si jamais la loi était adoptée, à ce moment-là, éventuellement, si une telle situation arrivait, dans le cas des haltes routières, effectivement cette disposition-là, on pourrait l'appliquer et donner un droit d'accès ou on pourrait vendre des portions de terrain excédentaires qu'on aurait, qu'on... dont on n'utiliserait pas. À ce moment-là, la ministre pourrait s'en départir.

Mme Boulet: Mais le sous-ministre...

M. Bergeron: Donc, si je comprends bien la modulation de la réponse...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères...

M. Bergeron: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...je vais vous donner la parole, mais en même temps je vous dis qu'il vous reste seulement 2 min 40 s.

M. Bergeron: Pardon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste 2 min 40 s sur la fin de votre 20 minutes.

Mme Boulet: Le sous-ministre aurait aimé compléter la réponse.

M. Bergeron: C'est quoi, cette histoire-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bien, vous avez 20 minutes de questions sur l'article 2. Il vous reste deux minutes...

M. Bergeron: Ah! sur l'article 2.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. Il vous reste 2 min 40 s à faire.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre veut compléter la réponse, si vous... s'il y a consentement. M. le sous-ministre.

M. Gagnon (Jacques): Bien, en fait, on n'aurait même pas besoin des modifications à la loi actuelle pour rétroceder ou disposer de terrains qui seraient excédentaires, dans le cas des haltes routières. Ce que Mme Massé a essayé d'expliquer tantôt, c'est que, si on a acquis... si on avait acquis trop de terrains, par exemple, pour implanter une halte routière et qu'on avait des résidus qu'on déclarerait d'être des terrains excédentaires, on pourrait très bien le faire en vertu de la loi qui nous gouverne actuellement. Alors, on est régis par la réglementation sur la disposition des immeubles excédentaires, et on pourrait... Si on décidait aujourd'hui que certains de ces terrains-là sont excédentaires ou que des parcelles de ces terrains-là sont excédentaires, on pourrait en disposer en vertu de cette disposition-là.

La modification qui est apportée ici dans la loi sur les partenariats privé-public, elle s'apparente à ça. On veut moduler, dans le fond, les modifications à l'article 2 pour les rendre analogues à la réglementation sur laquelle on... qui s'intitule exactement, là... la réglementation sur la disposition des immeubles excédentaires du gouvernement. C'est essentiellement ça, la modification à l'article 2. Donc, c'est juste pour encadrer la disposition ou l'aliénation de toutes les formes de terrains possible, de la même manière qu'on l'a actuellement en vertu de la loi qui nous gouverne et de la réglementation qu'on est obligé d'appliquer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça, c'est clair. Il n'y a aucun problème avec ça. Ça, on avait bien compris que vous pouvez céder des terrains, c'était d'ailleurs le... Vous

pouvez céder ou donner en location. En vertu de la loi actuelle, ça, vous pouvez le faire. On vient de changer ça, on va changer ça éventuellement par «disposer». O.K.? Et je comprends de la réponse de madame qu'on pourrait utiliser cette nouvelle disposition là, y compris pour des haltes routières, pour ce qui est d'un droit de passage ou quoi que soit du genre. C'est donc dire que, pour... si je peux me permettre de moduler la réponse qui nous a été donnée, qu'au fond ce projet de loi là qu'on a sous les yeux s'applique ou peut s'appliquer éventuellement à toutes les ententes de partenariat conclues jusqu'à présent, y compris celles qui ne prévoient pas de péage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme Massé va répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): La disposition de l'article 2, effectivement, puis c'est des dispositions générales qui s'appliquent à toutes les ententes de partenariat. Donc, oui, dès qu'il va y avoir des terrains à acquérir ou à disposer, cette disposition-là du projet de loi va s'appliquer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Deux minutes. M. le député de Verchères, deux minutes.

M. Bergeron: J'ai encore deux minutes?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est parce que la réponse ne compte pas.

M. Bergeron: On a été en suspens.

Mme Boulet: La réponse ne compte pas, c'est ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, la réponse ne compte pas.

M. Bergeron: Ah! O.K. O.K. Non, ça va pour moi, Mme la Présidente. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va. Merci. Ça va? Ça va?

Une voix: Adopté.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non. M. le député de... Merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Une voix: Oui, adopté.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

Une voix: ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On n'appelle pas les députés par leur nom. On procède maintenant, Mme la ministre, à l'article 3.

Mme Boulet: Alors, l'article 3 dit ceci:

L'article 6 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, après le mot «biens», du mot «corporels» — alors, des biens corporels; et

2° par l'ajout de l'alinéa suivant:

«Cependant, le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, confier en tout ou en partie la gestion d'une infrastructure routière construite en vertu de la présente loi à une municipalité qui exerce alors les pouvoirs prévus à la Loi sur les compétences municipales.»

Alors, la justification de la modification, c'est: Comme la loi prescrit qu'à la fin de l'entente la propriété des biens acquis par le partenaire revient à l'État, il devient nécessaire d'exclure de cette règle générale les biens qui ne sont pas corporels pour permettre éventuellement à un partenaire de conserver, par exemple, la propriété intellectuelle des procédés qu'il aura développés pour améliorer l'efficacité de sa gestion. Il appartiendra à l'État, s'il souhaite acquérir quelque droit à cet égard, de le prévoir dans l'entente.

La deuxième modification introduite par cet article confère au gouvernement un pouvoir analogue à celui qu'il possède en vertu de la Loi sur la voirie de confier à une municipalité la gestion d'une infrastructure routière. Ce pouvoir pourra s'avérer essentiel en regard d'une infrastructure réalisée en partenariat dont une partie seulement de l'exploitation continuerait de relever du partenaire tandis que le reste serait confié à la municipalité. Exemple, les voies de desserte.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères, la parole est à vous.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je dois vous dire que, lorsque j'ai lu cet article-là, tout comme je le fais présentement, j'ai eu tendance à esquisser un petit sourire, parce que, les biens corporels, là — on va y revenir dans un instant, j'ai sorti mon *Petit Robert*, là — mais ça me fait penser à l'expression «sombre corps et biens». Ça fait que je ne sais pas si on est... s'il y a un lien quelconque entre les deux, mais, «corporels», je ne sais pas si c'est le meilleur choix de terme qu'on aurait pu prendre, peut-être que des «biens matériels» aurait été plus approprié, puisque «biens corporels»... je vais encore sortir la définition de mon *Petit Robert*, là, mais je ne retrouve pas... Mais encore une fois je reconnais volontiers qu'il ne s'agit pas là..

Une voix: ...

M. Bergeron: ...qu'il ne s'agit pas là d'un dictionnaire juridique, c'est un vulgaire *Petit Robert*. Alors, «corporel»...

● (16 h 20) ●

Une voix: En plus!

M. Bergeron: «Corporel»...

Une voix: ...

M. Bergeron: «Corporel»...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur...

M. Bergeron: Alors, «corporel»: «Qui a un corps.» O.K.? «Relatif au corps humain. Naturel.» Alors, je ne sais pas, je trouve pour le moins particulier cette expression de «corporels». Alors, j'imagine qu'il y aura un juriste — madame, j'en suis convaincu — qui m'expliquera pourquoi on utilise «corporels» plutôt que quelque chose qui est... quelque chose comme, genre, «matériels».

Mme Boulet: Ça vient d'un autre dictionnaire.

M. Bergeron: Sortez-le-moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, je voulais juste vous dire que *Le petit Robert* n'était pas un vulgaire *Petit Robert*, mais tout simplement...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...tout simplement *Le petit Robert*.

M. Bergeron: Mme la Présidente, «vulgaire», vous allez voir que «vulgaire» n'a pas qu'une connotation...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vulgaire.

M. Bergeron: ...péjorative.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah bon! On cède la parole à madame... Ou vous voulez absolument me reprendre?

Une voix: ...déposer le dictionnaire, s'il vous plaît, Mme la Présidente?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Je peux me permettre, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, vous pouvez, avec le... Oui. Allez-y. Allez-y.

M. Bergeron: Si je peux me permettre, simplement pour l'édification personnelle de l'ensemble des collègues ici, en cette assemblée. Première définition de «vulgaire», première: «Très répandu; admis, mis en usage par le commun des hommes.» Alors, ce n'est pas nécessairement une définition péjorative. Et c'était sous cette première définition, vous aurez bien compris, Mme la Présidente, que j'utilisais le terme «vulgaire *Petit Robert*»...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Donnez donc la deuxième...

M. Bergeron: Non, mais là...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...celle que tout le monde utilise!

M. Bergeron: Non, c'est la première.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je pense que ça répond à la question. Mme la ministre, ceci étant dit, ou Mme Massé.

Mme Boulet: ...en fait, c'est de préciser de quel endroit vient... en termes de termes de droit.

M. Bergeron: Pas de quel endroit du corps, j'espère?

Mme Boulet: Non. Mme Massé va préciser, en droit, finalement, que le mot «corporel» est utilisé, puis ça provient d'un dictionnaire également, là, qui s'appelle le *Dictionnaire de droit québécois et canadien*.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. Oui, je vais peut-être commencer par les définitions, puis ensuite je vous dirai également les fondements juridiques de l'utilisation de cette expression-là.

Tout d'abord, dans ce dictionnaire, le *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, on définit le «bien corporel» comme un «bien qui a une existence matérielle». Par exemple, on donne les objets, les animaux, la terre; c'est vraiment palpable. Les biens incorporels, c'est les biens qui n'ont pas d'existence matérielle mais qui représentent une valeur pécuniaire. Donc ça, c'est la définition qu'on retrouve dans les dictionnaires juridiques.

Maintenant, cette notion-là n'a pas été mise... Je ne me suis pas seulement servi du dictionnaire pour intégrer cette notion-là. C'est une notion qui est reconnue dans le Code civil du Québec. C'est vraiment la terminologie en droit québécois. À l'article 899 du Code civil du Québec, on dit que «les biens, tant corporels qu'incorporels — donc, on les confronte — se divisent en immeubles et en meubles». Donc, c'est là qu'on introduit vraiment la notion. Alors, pour être conforme au droit civil qui s'applique au Québec, c'est vraiment la notion qu'on doit utiliser.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Massé. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, aussi, aussi curieux que cela puisse paraître à l'oreille du commun des mortels ou de la commune des mortelles, c'est par souci de concordance encore une fois qu'on utilise ce terme. Même si on disait tout à l'heure «nul n'est censé ignorer la loi», on est bien conscients que ce sont généralement des juristes qui feuilletent ces documents au quotidien. Alors, s'ils s'y retrouvent avec le terme «corporel»...

Une voix: Tant mieux.

M. Bergeron: ...grand bien leur fasse.

Pour ce qui est de l'autre disposition, M. le Président...

Une voix: ...

M. Bergeron: Mme la Présidente — j'en suis désolé. «Cependant, le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, confier en tout ou en partie la gestion d'une infrastructure routière construite en vertu de la présente loi à une municipalité qui exerce alors les pouvoirs prévus à la Loi sur les compétences municipales.» Bon, je comprends, à la lumière des explications qui ont été données ce matin, que l'objectif qui est visé, c'est lorsque le gouvernement construit l'autoroute, construit les emprises qui mènent aux routes secondaires, perpendiculaires ou... en tout cas... les routes qui s'y rattachent, voilà, il y a... on peut confier une partie ou la totalité de ces bretelles aux municipalités. Jusque-là, ça va? Je saisis bien?

Une voix: C'est le contraire.

M. Bergeron: Comment, c'est le contraire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Souvent, dans un PPP, souvent c'est qu'il peut y avoir des bretelles d'accès qui mènent à l'infrastructure et qui sont nécessaires pour la construction de l'infrastructure du projet de PPP. Alors, comme on a besoin des infrastructures qui appartiennent à la municipalité pendant le temps de la construction ou même pendant... ça peut aller plus loin avec le contrat d'entretien, c'est qu'on prend la gestion de ces tronçons de route qui sont nécessaires et qui font comme partie intégrante de l'ensemble du projet de PPP, et après, à ce moment-là, la gestion peut être retournée aux municipalités.

M. Bergeron: Bon, en tout cas, peut-être était-ce...

Une voix: C'est pour...

M. Bergeron: ...peut-être était-ce dans la façon de m'exprimer...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! M. le sous-ministre veut compléter. M. le sous-ministre.

M. Bergeron: Si je peux me permettre, Mme la ministre...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! O.K., allez-y.

M. Bergeron: ...Mme la Présidente, pardon. Peut-être me suis-je mal exprimé, mais c'est exactement ce que je voulais dire, à savoir que, pendant qu'on construit les bretelles, on prend la gestion, la gestion de certaines routes secondaires qui se rattachent à l'artère principale, et, au terme de la conclusion des travaux, on retourne cette route, ce tronçon de route secondaire...

Une voix: La gestion.

M. Bergeron: La gestion, il va sans dire, j'ai bien compris, j'ai même pris très bonne note de cela ce matin, M. Gagnon le sait, on retourne la gestion de ce tronçon à la municipalité et possiblement une partie de la bretelle. Évidemment, là, c'est difficile de dire: C'est ce bout... Parce qu'évidemment, là, on ne sait plus trop où arrêterait la route puis où commence... Est-ce que je comprends bien, grosso modo, la mécanique?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre.

M. Gagnon (Jacques): Vous comprenez relativement bien la mécanique.

Une voix: Dans ce dossier-là.

M. Gagnon (Jacques): Pardon?

Une voix: Dans ce dossier-là, il comprend bien.

M. Gagnon (Jacques): Vous comprenez relativement bien la mécanique. Il faut comprendre que, quand on intervient, on intervient sur un ensemble dans un projet qui peut porter à la fois sur l'infrastructure principale qu'on va conserver par après et sur ses raccordements avec les réseaux municipaux environnants. Tout ça va faire partie d'un même projet. Pour y arriver, légalement parlant, pour y intervenir, on accapare, si on veut, la propriété qui ne nous appartient pas pour pouvoir réaliser les travaux et après on la rétrocède à la municipalité. Dans le cas concret qui nous concerne...

Une voix: ...la gestion.

M. Gagnon (Jacques): La gestion, excusez-moi, vous avez raison. Dans le cas concret qui nous concerne, un exemple facile à comprendre, c'est la piste cyclable. Le partenaire ne sera pas responsable de la piste cyclable après l'avoir mise en... lorsqu'elle sera mise en exploitation. On va rétrocéder l'emprise de la piste cyclable, on va rétrocéder la gestion de l'emprise, l'emprise de la piste cyclable aux organismes qui en auront la responsabilité à ce moment-là. Mais ce n'est pas le partenaire qui va garder cette responsabilité-là. Mais, pour la construire, elle va être construite à même l'ensemble du projet qui va être mis en opération dans les prochaines années. Mais, par après, les voies de service, la piste cyclable, tous les raccordements sur les réseaux municipaux qui sont de responsabilité municipale vont être redonnés à la municipalité ou aux organismes responsables de chacun de ces éléments-là du projet. C'est essentiellement ça. Donc, c'est une adaptation de la loi pour la rendre compatible avec la loi qui nous gouverne actuellement et qui nous autorise à faire certaines de ces interventions-là, certaines.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec — je me permets de le signaler à l'attention de tout le monde — dans son mémoire, a soulevé une préoccupation à l'effet que ces délégations de responsabilités à des

municipalités devront être associées de moyens financiers suffisants. Je n'ai pas besoin de rappeler l'épineux problème qu'on vit dans les municipalités rurales ou semi-rurales du Québec depuis la cession d'un certain nombre d'infrastructures routières aux municipalités, en 1993-1994, desquelles ces municipalités sont incapables d'assumer la responsabilité et l'entretien.

Donc, je veux juste... Je vois la ministre s'agiter puis dire qu'il n'est pas question de... ce n'est pas de cela dont il est question, puis je le comprends bien, mais je veux simplement, pour le bénéfice de tout le monde et des très nombreuses personnes qui nous écoutent actuellement, je veux simplement souligner cette préoccupation de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, qui s'est donné la peine d'alerter les parlementaires que nous sommes à cette problématique. Alors, moi, je comprends qu'on va rétrocéder les pistes cyclables les routes qui étaient... les bouts de route qui étaient autrefois sous la responsabilité des municipalités, volontairement ou à leur corps défendant, puis qu'on va leur rétrocéder la gestion aussi des petits bouts d'emprise... pas d'emprise, mais de bretelles d'accès, mais est-ce qu'on va également rétrocéder aux municipalités quelques ressources? C'est la question que pose l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, je vais répondre à la première question. L'autre partie, je pense que ce n'est pas pertinent dans l'étude du projet de loi qui nous interpelle aujourd'hui. Alors, ce qu'on va rétrocéder ou... la gestion qu'on retourne aux municipalités, ce sont des tronçons, ce sont des bretelles, ce sont des routes d'accès qui sont déjà sous leur responsabilité, qui sont déjà propriété des municipalités. Alors, nous, on va les prendre, on va les gérer le temps de la construction, du PPP, et, après la gestion va être retournée à la municipalité, avec une route qui va être mise en bon état, qui va être... On va la mettre...

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...une personne a la parole.

Mme Boulet: Bon. Maintenant, pour ce qui est des ressources, premièrement, ça n'a rien à voir avec le projet de loi qui nous interpelle, et, deuxièmement, j'aimerais dire que, quant au réseau routier municipal, je pense qu'il n'y a pas un gouvernement dans l'histoire du Québec qui en a fait autant que nous. Alors, premièrement, ça n'a rien à voir avec la loi, mais, si le député veut en parler, on va lui en parler, parce qu'on a repris près de 5 000 ponts municipaux, et, sous le précédent gouvernement, les municipalités se plaignaient de ne pas avoir ni les moyens ni les ressources techniques pour s'en occuper, et pour les entretenir, et pour les réparer, et pour les reconstruire.

Alors, c'était une recommandation, c'était une recommandation suite au tragique événement de l'effondrement du viaduc de la Concorde. C'était une recommandation de M. Johnson que les gouvernements devaient investir, un, suffisamment d'argent sur les ponts qui relèvent de son réseau routier supérieur et, deux, de reprendre les

ponts qui étaient sous responsabilité municipale, parce que les municipalités n'avaient pas les capacités.

Alors, on a mis 100 millions de dollars par année pour réparer, entretenir, surveiller, inspecter et accompagner les municipalités dans l'entretien de leurs ponts municipaux, et, sur le réseau supérieur, au niveau des structures, cette année, Mme la Présidente, c'est 1,1 milliard de dollars qui sont investis sur les structures, comparativement à environ 235 millions de dollars en moyenne par année sous le précédent gouvernement. Donc, c'est juste cinq fois plus, Mme la Présidente. Alors, en termes de ressources financières, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau routier municipal, je pense que, depuis quelques décennies, il n'y a pas un gouvernement qui a aidé autant que nous les municipalités dans l'entretien de leur réseau routier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, nous sommes à l'article 3.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...M. le député.

M. Bergeron: J'espère que la ministre ne reprendra pas ses mauvaises habitudes de dire: Nous autres, on l'a fait; nous autres, on est mieux que vous autres; mon père est plus fort que le tien. Ce n'est pas tout à fait sous cet angle-là que je posais la question. Mais, je lui ai déjà dit, je n'ai aucun problème à jouer cette game-là. Si ça lui tente de sortir les gants de boxe, on va passer le reste de la journée là-dedans, je n'ai aucun problème avec ça, Mme la Présidente. Et, si on veut parler de ce que le gouvernement libéral a si généreusement fait en récupérant les ponts qu'il avait lui-même transférés aux municipalités, mais qui laisse encore des infrastructures routières municipales en pleine décrépitude actuellement parce que les municipalités n'ont tout simplement pas le moyen de les entretenir, bien on ne s'en sortira pas.

Moi, je me permets de souligner ici, Mme la Présidente, que... Et là je ne parle pas... Ce n'est pas de moi, là, hein, je veux dire, on ne peut pas m'accuser de faire de la partisanerie, c'est encore l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec qui rappelle que la commission Johnson avait remarqué que l'entretien des infrastructures relevait de... relevant de l'autorité municipale pourrait avoir été négligé, posant des doutes quant à leur sécurité. Ce n'est pas le méchant péquiste, séparatiste, ainsi soit-il, qui fait ce genre de déclaration, là, c'est l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec qui cite la commission Johnson.

Puis là, bien, on va aller chercher les citations de la commission Johnson, Mme la Présidente. Alors, à la page 7 du rapport de la commission... À la page 189, pardon, de... au chapitre 7 du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde, on disait, au je ne sais pas trop quel picot, là, on disait: «Elles — «elles» étant les municipalités — n'ont pas les ressources financières pour en assumer adéquatement l'inspection, l'entretien et les réparations. Les investissements consentis par le ministère des Transports du Québec ont été faibles depuis nombre d'années.» Et là il ne disait pas, là, que les libéraux ont été extraordinaires, là, puis qu'ils ont fait ce que les péquistes

n'avaient pas fait, puis... Non. Ce qu'on dit, c'est qu'il y a un sous-investissement.

Je ne vous dis pas, Mme la Présidente — jamais je ne me permettrai ce genre de chose, contrairement à la ministre — que le gouvernement du Parti québécois était bien plus généreux à l'égard des municipalités, par rapport à l'entretien de leurs routes rurales, que ne l'a été le gouvernement libéral. Ça fait que j'aimerais qu'on pousse, mais qu'on pousse égal. Là, je parle... Je parle maintenant, là, de remarques qui nous ont été présentées à nous, parlementaires, par l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. Aïe! on peut-u mettre de côté la partisanerie? Parce que, moi, vous avez vu, je suis capable de la jouer, cette game-là, je n'ai pas de problème pantoute avec ça. Mais on peut-u la mettre de côté puis répondre, répondre légitimement aux préoccupations qui... répondre correctement, dis-je, aux préoccupations légitimes qui nous sont soulevées par l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, qui fait écho à la commission Johnson que vous avez mise en place?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais juste demander aux parlementaires de pouvoir revenir au projet de loi. Je vais vous demander qu'on en reste sur le sujet, si on veut arriver à faire un travail intéressant, et, dans la mesure du possible, laisser de côté, comme on s'est dit ce matin, la partisanerie. Je vous remercie. Et je cède la parole à Mme la ministre sur l'article 3, de nouveau.

Mme Boulet: Bien, l'article 3, on l'a lu, Mme la Présidente. Alors... Il a été lu, alors, s'il n'y a pas d'autre question sur l'article 3, bien, je ne sais pas si on est prêts à procéder à l'adoption?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, ça va? Vous avez une question?

M. Lemay: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez.

M. Lemay: Merci, Mme la Présidente. Dans le fond, si je comprends bien, c'est que l'article 3, et, si on regarde la modification... la justification de la modification, on dit, entre autres choses... et il y a le corporel ou l'incorporel, là, mais c'est qu'on vient exclure la propriété intellectuelle que le partenaire aurait développée dans le contrat, dans le cadre du contrat. On se voit obligés d'exclure cette propriété-là de la propriété de l'État 30, 40 ou 50 ans plus tard après la fin de l'ouvrage. Est-ce que je comprends bien, là, ce qui est écrit?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): C'est exactement ça, c'est exactement ça. Ce qu'on veut récupérer au terme du 30, 35 ans d'exploitation, c'est l'infrastructure proprement dite. Toute la propriété intellectuelle, le know-how, les techniques qu'il aurait pu mettre sous brevet pour y arriver vont rester sa propriété, à moins qu'il y ait une entente à cet égard-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui. Si je comprends bien, on est... Le gouvernement nous propose ce changement-là parce que ce n'était pas le cas avant. Donc, ce que je comprends, c'est que, dans l'ancienne loi des partenariats, le gouvernement du Québec se retrouvait non seulement propriétaire de l'ouvrage, mais de la recherche-développement-découverte qui... bref, la propriété intellectuelle ou incorporelle qui avait entouré la construction de cet ouvrage-là. Est-ce que je... C'est le cas également... Dans l'ancienne loi, avant cet amendement-là, là, qui est proposé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Effectivement, ça n'apparaissait pas dans l'ancienne loi de l'an 2000, ça a été ajouté en modification dans le projet de loi actuel effectivement pour donner une protection supplémentaire au partenaire, pour qu'il puisse bénéficier de son... de la protection pour les technologies qu'il aura pu mettre en place ou une expertise technique qu'il aura pu développer à partir de cette expérience.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Donc, c'est au fil de l'expérience des deux PPP, autoroute 25 et autoroute 30. J'imagine que les partenaires, les deux consortiums ont dit: On veut garder pour nous les découvertes. Mais il me semble, en tout cas théoriquement ou... Dans le meilleur des mondes, il me semble que le gouvernement aussi, dans ses autres travaux, a tout intérêt à... Je ne sais pas, moi, une nouvelle découverte de béton, une nouvelle découverte de construction, de structure, il me semble qu'au niveau du public, Mme la Présidente, au niveau du public, au niveau des services publics, c'est intéressant aussi que le ministère des Transports puisse avoir cette connaissance-là, il me semble, non?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): La situation n'est pas différente... pas différente par rapport à la situation actuelle, les travaux qu'on accorde actuellement en mode conventionnel ou dans tout autre mode. Ce qui est développé pour y arriver par les entreprises qui réalisent les travaux pour nous autres, ça reste de la propriété intellectuelle ou de la propriété technique qui leur appartient. On ne bénéficie pas, dans le fond, de l'espace laboratoire qu'on met à leur disposition pour réaliser les travaux, pour récupérer en même temps l'expertise technique qu'ils auront pu développer à leur profit et qu'ils ne sont pas obligés de nous transmettre.

Donc, ce n'est pas différent de la situation actuelle, sauf que, dans le contexte d'un partenariat, compte tenu qu'il y a des partages de responsabilités précis, puis il y a des conséquences financières importantes qui peuvent en résulter de part et d'autre, bien les partenaires ont manifesté le souhait d'être mieux protégés par rapport à la propriété intellectuelle de ce qu'ils auraient pu mettre en place pour arriver à exploiter cette infrastructure pendant les 30 ou 35 ans de sa vie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, ça va?

M. Lemay: Ça va. Merci, Mme la...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député... Ah! excusez. M. le député de Johnson.

● (16 h 40) ●

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Dans cet article qu'on étudie actuellement, on prévoit finalement une procédure pour voir les infrastructures gérées par le partenaire privé, rétrocedé, là, les infrastructures aux instances responsables, là, à la fin de l'entente. Maintenant, à défaut de l'avoir inclus dans l'article ou dans la loi, je... Je suis en fait persuadé que le gouvernement a prévu que le partenaire privé devait s'assurer qu'au moment où cette infrastructure-là serait rétrocedée finalement aux instances responsables cette infrastructure serait évidemment en bon état, ou en très bon état.

Mme Boulet: C'est toujours ce qu'on fait...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, à chaque fois qu'on intervient, que ce soit... Dans un PPP, il y a une rétro... il y a la gestion qui est transférée puis qui est rétrocedée aux municipalités, mais, que ce soit dans n'importe quel type de travaux, si on fait une voie de contournement sur une municipalité et qu'on a à intervenir sur le réseau routier municipal, il y a... on a... on s'est toujours engagé... C'est ce que le ministère a toujours fait: avant de redonner la... pas redonner... ou avant de céder la portion du réseau municipal, on le met en bon état, on le remet à niveau et on répare, on répare ce qui a pu être endommagé par le passage des camions pour la construction du projet. Alors, ça a toujours été la pratique du ministère et c'est à la convenance des municipalités.

M. Boucher: Mais je ne parlais pas nécessairement du...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, Mme la Présidente. Je ne parlais pas nécessairement du ministère comme du partenaire privé qui, avant de rétroceder l'infrastructure... Et ce que je comprends de vos propos, Mme la ministre, c'est que c'est des dispositions qui sont incluses dans l'entente...

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Boucher: ...dans l'entente entre le partenaire et le...

Mme Boulet: M. Gagnon va répondre, mais tout à fait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): En fait, ce que Mme la ministre exprimait, Mme la Présidente, c'est la façon dont

le ministère opère quand il agit sur des routes de responsabilité municipale, pour les redonner en bon état. Comme on les a prises, normalement, en bon état, on les redonne en bon état. Les mêmes principes s'appliquent dans le cas du partenaire. C'est parfaitement couvert dans l'ensemble des dispositions de l'entente qui a été signée entre les deux parties, et tous... tous les mécanismes appropriés de surveillance, de contrôle de qualité, là, seront mis en place pour nous assurer que, quand le partenaire va nous redonner l'infrastructure, au terme des 30 et 35 ans d'exploitation, l'infrastructure va nous être remise dans un état convenable, acceptable, en bonne et due forme, tel que les paramètres ont été définis dans l'entente. C'est extrêmement précis comme méthode de surveillance, et méthode d'entretien, qui est imposée aux partenaires, c'est extrêmement précis, la manière dont ils doivent nous remettre l'infrastructure au terme de son obligation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, Mme la Présidente. Et donc vous n'avez pas à prévoir, par exemple, des dispositions qui verraient à, comment dire... non pas à poursuivre le partenaire qui n'aurait pas entretenu de façon adéquate l'infrastructure, puisque, de toute façon, votre... le processus de suivi ne peut permettre une telle situation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): En fait, les paramètres qui sont dans l'entente prévoient un entretien régulier, une obligation pour le partenaire d'entretenir de façon régulière l'infrastructure tant et aussi longtemps qu'il en a la responsabilité. Donc, il y a des... il y a des jalons d'entretien qui sont prévus dans l'entente pour nous assurer que l'infrastructure, tant et aussi longtemps qu'elle va être sous sa responsabilité, va demeurer dans un état convenable, tu sais? Et il y a des mécanismes plus précis de... juste avant les années de rétrocession de l'infrastructure proprement dite, qui vont nous permettre de nous assurer d'abord que l'entretien a été fait correctement et, deuxièmement, que les derniers travaux de réparation, ou d'entretien, ou de remise en état de l'infrastructure vont être effectués avant qu'il puisse nous rétroceder l'infrastructure. Et, tout au long... tout au long du contrôle de l'entente qui régit cette entente de partenariat là, tout au long, il y a des pénalités, il y a des... — comment on appelle ça, là, Sandra? — des...

Une voix: Des exigences de performance.

M. Gagnon (Jacques): ...des exigences de performance, il y a des pénalités qui sont prévues si l'infrastructure n'est pas maintenue dans l'état qui a été défini au préalable.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va?

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, ça va, ça va pour moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va. M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Ça va. Mes questions ont été répondues, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Sommes-nous prêts à passer au vote sur l'article 3?

Des voix: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Adopté?

Des voix: Adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Adopté. Nous procédons à l'étude de l'article 4. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 4, Mme la Présidente, se lit comme suit: L'article 8 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après le mot «pouvoirs», des mots «prévus à la Loi sur le ministère des Transports et à la Loi sur la voirie et»;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Toutefois, un partenaire ou son délégataire n'est pas un mandataire de l'État et aucune action en justice ne peut être intentée contre l'État pour un préjudice causé par ce partenaire ou ce délégataire dans l'exercice d'un pouvoir délégué par le ministre ou résultant d'un acte passé en application de l'entente de partenariat.»

Alors, la justification de la modification, c'est: la première modification vient ici préciser les pouvoirs que peut déléguer le ministre des Transports à un partenaire dans l'exploitation d'une infrastructure routière. À titre d'exemple, mentionnons le pouvoir d'octroyer un contrat de remorquage exclusif dont dispose le ministre en vertu de l'article 12.2 de la Loi sur le ministère des Transports.

La deuxième modification vient concrétiser la notion de partage des risques de l'article 1 de la loi en écartant la responsabilité de l'État pour des actes dont doit répondre le partenaire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. On comprend que la première partie de la modification apportée vise à préciser lesdits pouvoirs auxquels on faisait référence dans la loi de 2000. C'est bien ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci. N'est-ce pas un peu... Là, je me fais l'avocat du diable...

Des voix: ...

M. Bergeron: ...l'avocat du diable au profit de la ministre... au profit de la ministre. N'est-ce pas un peu limitatif, Mme la Présidente? Advenant qu'il y ait une autre... une autre loi, sait-on jamais, qui octroie davantage de pouvoirs à la ministre, va-t-on devoir apporter un

amendement à cet article pour inclure ce nouveau pouvoir octroyé à la ministre ou...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme la Présidente, je pourrais peut-être laisser... Bien, il y a une loi qui existe. Alors là, on est allés avec les possibilités et les règles de la loi qui est déjà existante. Est-ce qu'un jour il y aura une autre loi qui donnera plus de pouvoirs? C'est très hypothétique. Alors, j'imagine que... Là, on est allés avec ce qui existait comme loi en vertu du pouvoir de la ministre des Transports, mais, si un jour il y avait une autre loi, bien, écoutez, dans un autre... On en rediscutera ultérieurement un jour, mais, pour l'instant, on s'est servis des outils et des leviers que nous disposons actuellement et qui donnent certains pouvoirs au ministre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères. Ah! monsieur... M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, Mme la Présidente. En fait, il faut comprendre qu'on confie la responsabilité de l'exploitation puis de l'entretien d'une infrastructure à un partenaire privé pendant 30 ou 35 ans. Alors, il faut comprendre qu'il faut lui donner les moyens et les pouvoirs d'exercer toutes les possibilités d'entretien qui lui conviendront. Donc, c'est un pouvoir qui est inscrit dans la loi que le ministre pourra déléguer au partenaire privé les responsabilités et les obligations qui vont lui permettre d'opérer correctement cette exploitation-là pendant les 30 et 35 ans. C'est essentiellement ça, la... C'était déjà prévu dans la loi de 2000. C'est une précision, comme vous l'avez dit, M. le député, c'est une précision par rapport à l'article qui était prévu dans la loi de 2000, ici. On précise les conditions en vertu desquelles la ministre pourra déléguer cette partie de responsabilité.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, jouant encore une fois mon rôle d'avocat du diable... Et je prends acte — et, cette fois-là, ça me fait plaisir de ne faire que prendre acte — je prends acte du fait que la ministre ne semble pas vouloir revendiquer davantage de pouvoirs. Et on s'en réjouit. Mais, cela dit, Mme la Présidente, est-ce que... est-ce... Ah! bien, simplement, très simplement: Pourquoi la disposition antérieure n'était pas adéquate, puisqu'elle, ne les nommant pas, incluait de toute façon les pouvoirs qui étaient prévus, qui étaient octroyés à la ministre? Pourquoi ce besoin, cette nécessité, d'un point de vue juridique, d'ajouter, d'ajouter cette précision, étant entendu, pour reprendre le principe que j'évoquais ce matin, que, dans ses textes de loi, le législateur ne parle pas pour rien dire? Donc, si ça a été ajouté, c'est qu'il y avait une raison pour laquelle il était important que ce soit ajouté. Éclairiez-moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. Alors, ici, c'est vraiment une précision de clarification et de... On vient vraiment encadrer les pouvoirs qui peuvent être délégués,

là. C'est vraiment une précision pour pouvoir prévoir quelles sont... en vertu de quelles lois, parce que la ministre a des pouvoirs en vertu d'autres lois, et c'est vraiment pour dire que ça se limite à ceux-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

● (16 h 50) ●

M. Bergeron: Vous me permettez un bref commentaire sur l'autre paragraphe, qui n'est pas modifié mais qui, dans le contexte actuel, peut soulever des préoccupations. Quand on dit: «Le ministre peut aux conditions...», pas le ministre, en fait le partenaire... Le ministre, en fait, peut autoriser, aux conditions qu'il détermine, le partenaire à déléguer ces pouvoirs à une autre personne. Or, dans un contexte, Mme la Présidente, où il règne énormément de méfiance au niveau du secteur de la construction, spécifiquement au niveau des transports, il m'apparaît préoccupant de retrouver ce paragraphe sans autre forme de précision, de laisser simplement le pouvoir au partenaire de déléguer une partie des pouvoirs qui ont été délégués par le ministre à quelqu'un d'autre. Quelqu'un d'autre. Sans balises, sans préciser sous quelles conditions on peut déléguer... la personne à qui on confierait ces pouvoirs devrait exercer lesdits pouvoirs.

Alors, je ne sais pas si on peut prévoir un amendement ici ou, à tout le moins, d'un point de vue réglementaire... Peut-être y a-t-il une disposition déjà? Auquel cas, je serai des plus heureux de la connaître, de m'en voir informé. Mais le paragraphe, laissé comme ça dans les airs, là, m'inquiète un petit brin, là, surtout dans le contexte actuel. Moi, j'aimerais ça que, si... Tu sais, quand la ministre délègue des pouvoirs au partenaire avec lequel on a conclu une entente... Il y a un texte, là, il y a un texte, il y a des paramètres qui sont définis. Mais, si une partie de ces pouvoirs-là sont délégués à une troisième autorité, là, sans qu'il y ait de paramètres, c'est là que je... c'est là que j'ai un petit peu les jetons, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, on s'est consultés, là, Mme la Présidente. Alors, les gens qui sont avec moi, là, qui sont des spécialistes, là, autant dans les PPP que dans la rédaction de la loi qu'on a devant nous, nous disent que... On est d'accord avec le député. On va regarder comme il faut si ça mérite d'être précisé. Mais on va vous revenir assurément sur ce point-là.

M. Bergeron: Merci beaucoup, Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça me fait plaisir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, merci. Pour ce qui est de l'autre... l'autre modification qu'on apporte au projet... à la loi de 2000: «Toutefois, un partenaire ou son délégué n'est pas un mandataire de l'État...» Même si... Et je comprends qu'on veuille faire cette précision, parce qu'à sa face même le mandataire... pardon, le délégué ou... le partenaire ou son délégué peut effectivement avoir l'air de facto comme le mandataire du gouvernement.

Donc, on comprend que le gouvernement veuille préciser que ce n'est pas un mandataire. Est-ce qu'on est d'accord avec ça? Ça, c'est une autre question. Mais on comprend que le gouvernement veuille faire cette distinction. «...et aucune action...» Et c'est là que, moi, je suis un peu inquiet: «...et aucune action en justice ne peut être intentée contre l'État pour un préjudice causé par ce partenaire ou ce délégué dans l'exercice d'un pouvoir délégué par le ministre ou résultant d'un acte passé en application de l'entente de partenariat.»

La Protectrice du citoyen, Mme la Présidente, s'inquiétait, s'interrogeait de cette exonération de responsabilité. Le gouvernement s'exonère de cette responsabilité à l'égard du citoyen. Et le seul fait que la Protectrice du citoyen s'interroge, pour moi, ça allume des lumières, là, ça... Il y a comme une petite sonnette d'alarme, là. Je me dis: Il y a peut-être lieu de prévoir une disposition là encore, parce que, si la Protectrice du citoyen s'inquiète, je pense qu'il y a lieu que, comme parlementaires, nous nous inquiétions aussi.

Parce que que se passera-t-il, Mme la Présidente, pour un citoyen qui est lésé mais pour lequel il n'y a plus de recours parce que le partenaire a fermé ses portes ou a fait faillite? Comment pourra-t-il voir ses torts redressés si l'État s'en est lavé les mains et si l'interlocuteur de l'autre bord, là, à qui on vient... à qui on a donné toute la responsabilité légale, n'existe plus? Alors, je comprends cette préoccupation de la Protectrice du citoyen. Et il y a comme un lien entre l'État et le citoyen qui se voit, à travers cette disposition, dissous. Et ça, c'est préoccupant à mes yeux.

La question se pose: Est-ce qu'on doit mettre en place un poste d'ombudsman pour permettre au citoyen de disposer d'un recours en cas de litige avec le partenaire? En admettant, là, qu'on... En admettant qu'on accepte l'idée que le gouvernement se décharge de cette responsabilité légale à l'égard du citoyen, ne devrions-nous pas mettre en place un mécanisme par lequel le citoyen aura toujours ultimement un recours, une façon de pouvoir défendre ses droits si ceux-ci sont lésés?

Je ne veux pas reprendre ce que j'ai dit en Chambre il y a quelques heures puis qui a amené d'ailleurs mon estimé collègue de Chomedey à émettre des opinions complémentaires — appelons-les complémentaires — sur l'autoroute 407 et le fait qu'il y a plusieurs personnes qui, dans le cadre de la mise en oeuvre du péage sur l'autoroute express en bordure de Toronto, ont vécu des problématiques importantes. On parle de 1 137 problèmes. On parle de personnes qui ont reçu une facture et qui continuaient à en recevoir même si elles n'avaient jamais circulé sur la 407. Et là se pose un autre problème, qu'on va revoir un petit peu plus tard dans le projet de loi, c'est que, là, le citoyen doit faire la preuve qu'il n'a jamais circulé sur la 407, sur la 25 ou sur la 30, le citoyen doit faire la preuve. Le fardeau de la preuve, un peu comme c'est le cas dans le Code de la sécurité routière en général, le fardeau de la preuve est inversé. Mais là ça peut être compliqué à prouver, ce genre de truc. Mais on y reviendra un peu plus tard.

Mais j'aimerais... j'aimerais qu'on me rassure sur ce qui existe déjà comme mécanismes ou sur ce qui pourrait éventuellement être mis en place pour que le citoyen ne soit pas laissé à lui-même advenant la disparition du partenaire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Je vais laisser la parole à Mme Dupont, si vous permettez, M. le député de Verchères, qui va vous expliquer, le citoyen, quels sont ses... quels pouvoirs il a, comment le processus de plainte va fonctionner, et dans le respect du citoyen, quels sont les pouvoirs qui sont rattachés à un citoyen qui pourrait se plaindre d'une procédure ou d'un événement qui est particulier, qui se produit avec le partenaire. Alors, Mme Dupont est une spécialiste dans les plaintes, alors elle pourrait peut-être...

Une voix: Dans les plaintes?

Mme Boulet: Bien, dans les plaintes...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement?

Une voix: ...

M. Bergeron: ...j'ai toute une liste à vous présenter, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez. Il y a un consentement pour que Mme Dupont...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement.

Mme Boulet: Alors, ce qui est important, puis ça l'est tout autant pour le gouvernement, je pense, que pour l'opposition, il faut que le citoyen soit protégé, dans tout ça, et on en convient tous. Il y a des droits pour ces citoyens-là, ils ont droit d'avoir des recours, des plaintes, et sur quoi ils peuvent intervenir ou sur quoi ils peuvent porter plainte, et qui... la plainte est reçue par qui, et comment elle est traitée. À ce moment-là, Mme Dupont pourrait vous donner, là, plus de précisions sur la mécanique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont, la parole est à vous.

Mme Dupont (Josée): Merci.

M. Bergeron: Nous sommes tout ouïe.

Mme Dupont (Josée): Oui, je n'en doute pas. Alors, vous avez parlé de qu'est-ce qui existe déjà. Au départ, dans les ententes pour l'autoroute 25 et l'autoroute 30, les deux ententes contiennent des exigences qui sont faites aux partenaires d'avoir un mécanisme de traitement des plaintes, et ce mécanisme-là est décrit dans l'entente, et donc le citoyen sait de quelle façon il peut formuler une plainte. Le partenaire a vraiment des délais fixés dans l'entente pour répondre aux plaintes formulées par un citoyen, et chaque plainte qui est formulée par un citoyen à un des partenaires doit être consignée dans un registre: qui s'est plaint, à quel sujet, on a pris combien de temps pour y répondre et qu'est-ce qu'on lui a répondu. Donc ça, c'est comme le premier niveau. Et ce registre-là doit être transmis à la ministre des Transports une fois par mois. Donc, la ministre et le ministère font un suivi, je dirais, attentif des plaintes qui seront formulées ou qui pourraient être formulées à l'égard du partenaire.

● (17 heures) ●

Vous avez parlé tantôt, en référant au mémoire de la Protectrice du citoyen, d'un ombudsman. Je vous explique aussi qu'est-ce qui existe déjà dans notre façon de traiter les plaintes au ministère. Nous avons ce que nous appelons dans notre jargon deux instances. La partie que je vous ai expliquée qui s'applique, dans le cas des partenaires privés, au ministère, c'est lorsque les gens, les citoyens qui s'estiment lésés se plaignent localement. Lorsque la réponse qu'ils reçoivent localement, dans la situation actuelle, par exemple une direction territoriale, en matière de partenariat public-privé, par le partenaire privé, lorsqu'ils ne sont pas satisfaits de la réponse qu'ils reçoivent, ils peuvent s'adresser à une deuxième instance.

On a une politique de gestion des plaintes, au ministère, qui établit ce processus-là, et c'est moi pour l'instant, au ministère, qui occupe ce rôle-là donc de responsable ministérielle des plaintes. Et, moi, je réexamine la plainte et je porte... je prends une deuxième décision. Et, lorsqu'on arrive en deuxième instance, à ce moment-là, moi, je regarde la plainte, et le ministère des Transports donc examine la plainte. Et, à l'égard de l'examen que je ferais d'une plainte qui aurait été formulée à un partenaire selon le processus prévu dans l'entente de... partenariat, pardon, donc à l'égard de l'examen que le ministère ferait, en deuxième instance, d'une plainte, bien, nous, on est assujettis à la Protectrice du citoyen. Donc, la Protectrice du citoyen va pouvoir poser un jugement sur le ministère, en deuxième instance, comment on a regardé la plainte, quel traitement on en a fait. En gros, ça fait le tour du processus.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...Verchères.

M. Bergeron: Donc... donc...

Une voix: ...

M. Bergeron: Non, non, je comprends, mais... Donc, même si on spécifie que le partenaire n'est pas un mandataire, le citoyen dispose malgré tout d'une deuxième instance — même si ce n'est pas un mandataire du ministère, on se comprend, en vertu de l'entente négociée — dispose d'une deuxième instance pour faire valoir ses droits.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Alors, oui, en vertu de la politique de gestion des plaintes du ministère, le citoyen va disposer d'une deuxième instance.

M. Bergeron: Même si le partenaire n'est pas un mandataire du ministère.

Mme Dupont (Josée): ...traiter ces cas-là.

M. Bergeron: Parce que c'est prévu dans l'entente de partenariat?

Mme Dupont (Josée): La deuxième...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Pardon. La deuxième instance, elle est prévue dans la politique de gestion des

plaintes du ministère, et, nous, on va accueillir les plaintes des citoyens qui vont estimer que la réponse qu'ils auront reçue du partenaire ne les satisfait pas.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: O.K. Et que se passe-t-il si le ministère décide qu'il donne raison au citoyen? Le ministère, en vertu de l'entente de partenariat, peut-il contraindre le partenaire à dédommager ou, Dieu sait quoi, faire ce qui doit être fait pour redresser les torts du citoyen lésé?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Merci. Alors, le ministère ne peut pas contraindre le partenaire, mais le partenaire est avant tout un partenaire et non pas un adversaire, donc le ministère est continuellement en communication avec le partenaire et fait un suivi rigoureux des plaintes. Donc, nous, si on juge que le partenaire devrait intervenir, on va lui dire et on va... Tantôt, vous parliez: Est-ce que le citoyen va être laissé seul à lui-même ou s'il va être accompagné? Il va être accompagné par le ministère. Et je vous ramène au... Tantôt, je vous parlais que chaque plainte formulée au partenaire doit être consignée dans un registre et que ce registre-là, mensuellement, est transmis à la ministre des Transports, donc au ministère. Nous, on va suivre ça et, s'il advenait qu'il s'accumulait des plaintes, à ce moment-là le partenaire est en défaut par rapport à l'entente qu'il a signée, et on peut, nous, intervenir sur le partenaire de cette façon-là, par des pénalités.

M. Bergeron: Et à partir...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères

M. Bergeron: À partir de combien de plaintes on estime que le partenaire est en défaut?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Je ne pourrais pas vous donner un chiffre... un chiffre précis, mais on va surveiller l'évolution de ça de très, très, très près. Et chaque citoyen qui va souhaiter faire appel à nous va trouver quelqu'un pour l'accompagner dans sa démarche.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous réitère ma question précédente: Advenant que vous estimiez que le citoyen a été lésé, vous intervenez — et là je comprends que c'est à l'amiable, il n'y a pas de mécanisme qui vous permet de contraindre le partenaire — mais vous intervenez auprès du partenaire pour que celui-ci redresse les torts du citoyen. Le partenaire ne veut pas. Qu'est-ce que vous faites?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): À ce moment-là, nous, on peut intervenir pour aider le citoyen. Mais, comme je

vous le dis, si la plainte est fondée et que, nous, on dit au partenaire: On a regardé ça, et la plainte est fondée, le partenaire... le citoyen, c'est son client. Le citoyen... C'est ses clients qui choisissent de prendre cette voie-là, donc lui a tout intérêt aussi à satisfaire son client. Et, nous, si ça... on peut... on pourra toujours le déclarer. Je vous admetts que ce n'est pas sur un cas, mais on pourra toujours déclarer en non-conformité, si, à un moment donné, des plaintes, fondées, j'entends, s'accumulaient.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Moi, Mme Dupont, vous m'avez l'air d'une femme extrêmement compétente, extrêmement compréhensive, pleine d'empathie à l'égard des problèmes que peuvent vivre les citoyens, mais, à partir du moment où on inscrit dans une législation que le partenaire n'est pas un mandataire du ministère, quelle garantie on a effectivement que le citoyen pourra, outre les règles de gestion interne du ministère... mais quelle garantie... une fois que le lien juridique est, pour ainsi dire, rompu par cette précision dans la loi entre le citoyen et l'État, quelle garantie on a qu'il en sera encore de même dans deux ans, dans trois ans, dans quatre ans puis que le citoyen pourra toujours compter sur un recours autre que celui du partenaire, si celui-ci ne donne pas satisfaction?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Alors, il y a là, d'une part... il y a là un équilibre, je vous dirais. C'est important que le partenaire assume ses risques et que donc il prenne la responsabilité des actes qu'il pose. En contrepartie, le ministère et... la ministre des Transports est préoccupée par, aussi, le citoyen lui-même. Il ne s'agit pas de règle, je vous dirais, il ne s'agit pas de règle interne au ministère, il s'agit de la politique de gestion des plaintes du ministère, dont on... dont le ministère prend un engagement formel dans sa déclaration de services aux citoyens. Alors, ce n'est pas... ce n'est pas des règles internes, là, que les fonctionnaires eux-mêmes changent à leur gré, là, c'est vraiment une politique ministérielle dont le ministère... C'est-à-dire, c'est une politique ministérielle à l'égard de laquelle le ministère s'engage formellement, dans sa déclaration de services aux citoyens, qui est prévue dans la Loi sur l'administration publique, à la mettre en oeuvre.

M. Bergeron: Mais, à partir du moment...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais, à partir du moment où le ministre lui-même ne considère pas que le partenaire est un mandataire, en quoi le ministère pourrait-il se sentir responsable légalement de l'insatisfaction du client, du citoyen, en bout de piste, qui est... qui a émis une plainte... formulé une plainte à l'égard du partenaire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Dupont.

Mme Dupont (Josée): Merci. Le... Vous dites: Le... Est-ce... Comment le ministère se sent responsable

légalement? Alors, le ministère ne se sent pas responsable légalement. Le ministère se sent responsable dans sa responsabilité dans le cadre de sa politique de gestion des plaintes. Et à cet égard-là il...

M. Bergeron: Mais je...

Mme Dupont (Josée): ...il... La Protectrice du citoyen, dans ses commentaires, disait: Est-ce que le citoyen va disposer... va pouvoir recourir au ministère des Transports? Eh bien, moi, je vous réponds: Oui, dans le cadre de notre politique de gestion des plaintes, qui est en vigueur et à laquelle on s'engage dans notre déclaration de services aux citoyens.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous le réitère, moi, je fais... je vous fais 100 % confiance, là, O.K.? Mais ce n'est pas de ça dont il est question. L'État se désengage de sa responsabilité légalement, dans ce texte, à l'égard du citoyen. Quel lien juridique est maintenu, quel lien légal existe toujours pour que le citoyen puisse dire: Ultimement, là, j'ai le ministère qui peut m'aider, là? Comment est-ce qu'on a la... comment est-ce qu'on peut interpréter cette disposition-là autrement que le ministère se désengage de sa responsabilité légale à l'égard du citoyen?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Si vous me permettez... puis, pour répondre au collègue, alors on comprend bien le message que vous nous envoyez. Est-ce qu'on peut préciser ici qu'il y a une deuxième instance, qui relève du MTQ, qui est... qui a un processus de plainte et puis que le citoyen va être accompagné dans ce... Alors, on va regarder si on peut l'écrire, le préciser puis venir l'encadrer davantage.

● (17 h 10) ●

M. Bergeron: Merci. Merci beaucoup, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, on prend... on prend bonne note.

La Présidente (Mme L'Écuyer): En 4... Ah! Excusez.

M. Bergeron: J'ai une autre question par rapport à la 4.

Mme Boulet: Oui. Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Par rapport à la 4, là, reprenons un autre cas d'espèce. Le partenaire disparaît. Il fait faillite, dissolution d'entreprise, Dieu sait quoi. Alors, à qui s'adresse le citoyen, là?

Mme Boulet: Alors, ça pourrait... c'est comme je vous dis, ça pourrait être une deuxième instance ou, à la limite, si le partenaire privé a fait faillite, a fait défaut,

ou il n'existe plus, il a démantelé l'entreprise et... bien, à ce moment-là, on pourrait préciser que c'est le MTQ, là, avec son processus de plainte, qui, tu sais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): On suspend l'article 4?

M. Lemay: Bien, peut-être, pour poursuivre dans la même... si vous me permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Un autre cas de figure aussi. Si je comprends bien, là, ce qui est proposé et ce qu'on a étudié avant, également, bon, il y a le PPP qui est signé, la bretelle d'accès est cédée à une municipalité. Alors, on a...

Une voix: ...

M. Lemay: Non, bien, pas cédée, mais... Bon. Cette municipalité-là la cède en délégation, maintenant, à un délégataire, à un OSBL quelconque. C'est possible, ça. Bien, on l'appelle délégataire dans ce cas-ci. Habituellement, on les appelle sous-traitants, là. Donc, l'OSBL commet une faute d'entretien l'hiver, même qui a été signalée par le ministère, mais le... il ne l'a pas fait, et il y a des... il y a un ou des blessés, malheureusement, dans cette bretelle d'accès là. Donc, le citoyen — ça revient un peu... mais là ça peut être grave, quand même — le citoyen n'a... a des recours seulement face à l'OSBL qui détient cette sous-délégation-là du ministère... bien, dans le fond, l'OSBL qui, lui, détient de la municipalité qui, elle, détient du ministère des Transports. Donc, ce que vous nous proposez, c'est de couper complètement la responsabilité du ministère face à cet OSBL.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, regardez, là, dans le cas de l'OSBL, là, ce n'est pas par rapport au ministère, c'est par rapport à la municipalité. Donc, s'il y a une plainte à porter à l'OSBL, l'OSBL...

Une voix: ...

Mme Boulet: Bien, peu... ou un accident, ou peu importe, mais l'OSBL, lui, relève d'une municipalité, là. Alors, la responsabilité première, c'est à la municipalité, là. C'est... Là, le ministère n'est plus... Si le tronçon, la bretelle ou la voie d'accès... et la gestion est retournée à la municipalité, la propriété est à la municipalité et la gestion est à la municipalité. Si lui décide de déléguer... de déléguer à un OSBL, bien là le ministère n'est plus dans le portrait, là. C'est la municipalité qui est responsable ultimement, là.

M. Gagnon (Jacques): En fait...

Mme Boulet: Oui, puis M. Gagnon va compléter, peut-être.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): En fait, Mme Boulet l'a bien expliqué. Quand on... lorsqu'on va rétrocéder les parties qui ne sont pas sous la responsabilité du partenaire, ils vont retomber dans la responsabilité des municipalités qui les avaient auparavant, là. Tout ça devient une question de responsabilité civile, qui est assumée, à ce moment-là, par la municipalité, ou par un organisme qui pourrait s'occuper du transport en commun, ou des choses comme ça. Mais c'est clair et net que ce n'est pas une délégation de la part du ministère envers une municipalité qui, elle, pourra le redéléguer à quelqu'un d'autre, là. Nous autres, on rétrocède la gestion et la... les emprises des routes qui ne feront pas partie du projet de partenariat comme tel. Ils vont retomber dans le giron des responsables municipaux qui les avaient auparavant.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques?

M. Lemay: Oui, ça va. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, je... si on suspend l'article 4 et puis on fait des modifications, c'est sûr que je crois que ça va répondre... Parce que je trouve un peu... je trouvais ça un peu spécial. On dit: Un PPP, c'est public-privé, et puis là on vient dire ici que la responsabilité tombe toute au privé, il n'y a plus rien du public. Alors, je trouve que... Soit que, dans l'entente, on ait... qu'on exige une très bonne assurance et... Nous autres, on appelait ça un... «bonder», là... pour la...

Une voix: ...

M. Grondin: ...un cautionnement pour les 35 ans dans... même si ça fait faillite, que le cautionnement reste là pour protéger les citoyens. Là, je ne sais pas de quelle manière qu'on peut faire ça, mais j'imagine que vous allez y penser. C'est toujours pour protéger le citoyen.

La Présidente (Mme L'Écuyer): D'autres commentaires? On passe... on suspend l'article 4 et on va à l'article 5.

Une voix: ...

Péages routiers

La Présidente (Mme L'Écuyer): On nous a dit d'attendre après les cloches. Mme la ministre, l'article 5.

Mme Boulet: Oui. Alors: 5. L'article 11 de cette loi est modifié:

1° par la suppression, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, des mots « des droits»;

2° par le remplacement, dans les paragraphes 2°, 4° et 5° du premier alinéa, des mots «appareils à péage» par le mot «transpondeurs».

Alors, essentiellement, la suppression du mot «droits» aux articles...

Une voix: ...

Mme Boulet: Sors ton dictionnaire, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Je ne sais pas si, dans *Le petit Robert*... Pas sûre, «transpondeur».

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez!

M. Bergeron: Apportez-moi le 2009.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez! Excusez!

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, on s'excuse de ce brin de folie. Alors, la justification: La suppression du mot «droits» aux articles 11, 12, 13 et 16 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport constitue un ajustement du vocabulaire visant à distinguer ce qui est exigible par un partenaire pour défrayer les coûts d'un service, comme l'utilisation d'une infrastructure, de ce qui est exigible par l'État pour être autorisé à exercer une activité. On parle ici de droits d'immatriculation, droits de délivrance de permis, etc.

Le remplacement de l'expression «appareils à péage» pour celle de «transpondeurs» constitue aussi un ajustement du vocabulaire, qui permet d'éviter la confusion avec les appareils servant à identifier un véhicule à un poste de péage et les appareils utilisés pour photographier la plaque d'immatriculation des véhicules routiers.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, questions?

Une voix: C'est clair.

M. Bergeron: Déjà, en partant, si mon collègue de Chomedey dit que c'est clair, c'est sujet à caution.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Mme la Présidente, blague à part, je voudrais simplement qu'on m'explique encore une fois, juridiquement, pourquoi on retire la mention des droits. Là, je comprends qu'on ne parle pas des droits individuels, on parle de droit de passage, là, mais pourquoi on a retiré cette... ce terme? Pourquoi on a retiré «des droits»?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, c'est vraiment... c'est vraiment du vocabulaire juridique. C'est que chacun des termes, «des droits», «des frais», ça a une signification particulière. Dans le cas de la loi sur les partenariats public... dans le cas de cette loi-ci, les droits, habituellement c'est perçu par le gouvernement. Or, quand on parle... il n'y en aura pas, de droits qui vont être perçus par le gouvernement, dans ce cas-là, présent; c'est pour ça qu'on est venu l'enlever. Le gouvernement... le ministère des Transports ne percevra pas de droits directement du citoyen ou d'une quelconque manière.

Par contre, il y a le péage qui va être perçu et il y a également les frais que le partenaire va pouvoir

percevoir, et des frais, ça, ça correspond vraiment à ce que ça a coûté pour offrir le service.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, vous vous souviendrez que la Commission d'accès à l'information était d'avis que le transpondeur ne devait pas contenir des renseignements personnels. Le président de la commission suggérait qu'il puisse y avoir un transpondeur qui fonctionnerait un peu comme une carte d'appel, là, c'est-à-dire, on mettrait des sous dedans, là, puis les sous seraient déduits au fur et à mesure qu'on passe là où on doit passer. La ministre nous a dit à ce moment-là qu'elle allait examiner la question d'un point de vue technique, que ses spécialistes au ministère allaient examiner la question d'un point de vue technique. Je constate qu'il n'y a pas de proposition d'amendement sur l'article 5.

Mme Boulet: ...article 7. Le transpondeur anonyme est à l'article 7.

M. Bergeron: O.K. Donc, ça va être...

Mme Boulet: Oui. On est d'accord avec ça.

M. Bergeron: Il y a un amendement qui est prévu.

Mme Boulet: Oui. C'est ça.

M. Bergeron: C'est bon.

Une voix: ...

M. Bergeron: Qu'on a eu mais qu'on n'a pas eu le temps d'examiner en détail.

Une voix: ...peut être complémentaire.

M. Bergeron: Oui, tout à fait, j'ai vu ça, là, j'ai vu ça avant-hier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va le changer de commission, lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Alors, c'est donc... c'est donc dire que le gouvernement a fait quelques vérifications d'un point de vue technique. Bien qu'on soit un petit peu en avance sur notre temps, est-ce que serait possible de nous éclairer dès maintenant sur ces vérifications techniques qui ont été faites?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, c'est faisable d'avoir un transpondeur qui est totalement anonyme, c'est-à-dire qu'on se procure un transpondeur qu'on colle... qu'on a dans la voiture, là, puis qui n'est pas lié nécessairement, là... qui est débité, là, à mesure qu'on passe. Donc, on met... comme une carte à puce, là, on charge avec un certain montant d'argent, puis, à mesure qu'on passe...

Il n'est pas relié à des données personnelles, mais on débite directement sur la carte.

● (17 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...je peux peut-être poser la question, effectivement.

Une voix: ...

M. Bergeron: C'est ça. C'est ça. Mais on va... on va y revenir. On prend de l'avance pour la suite des choses. Il n'y a rien de perdu.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Monsieur... Mme la Présidente, si le transpondeur prépayé — appelons-le comme ça — est vide puis que la personne passe, là, j'imagine que ça va être considéré comme un paiement sans payer, et à ce moment-là... et à ce moment-là la personne recevra un avis comme quoi elle doit une somme x. Mettons que, je ne sais pas... on va revenir là-dessus un petit peu plus loin, là, on ne sait pas encore c'est quoi, la hauteur des droits de passage sur la 25, sur la 30, mais admettons, de façon tout à fait hypothétique, que le coût de passage est de 0,50 \$.

Une voix: Admettons.

M. Bergeron: Admettons, tu sais, puis qu'il reste 0,10 \$ sur le transpondeur. Bien, là, on peut présumer que la personne en question va recevoir une facture lui disant: Tu nous dois 0,40 \$.

Une voix: C'est ça.

M. Bergeron: C'est ça, la mécanique? O.K. Donc, quand la personne passe puis que le transpondeur capte... que le détecteur capte le transpondeur, il n'a pas besoin de prendre la photo de la plaque, ou est-ce que toutes les photos... est-ce que toutes les plaques seront photographiées, qu'il y ait ou non un transpondeur?

Mme Sultana (Sandra): ...toutes prises.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui, merci, Mme la Présidente. Oui, elles sont toutes prises. Elles sont toutes captées, les photos des plaques. Donc...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur...

Mme Sultana (Sandra): Toutes... Excusez, c'est l'inverse. Toutes les plaques sont captées par photo.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, est-ce qu'on peut revenir à l'article 5?

M. Bergeron: Bien, on est là-dedans, madame, on parle des transpondeurs. On essaie de comprendre... C'est la première fois, dans le projet de loi, où on...

Une voix: Ici, on fait juste changer de nom, par exemple.

M. Bergeron: Pardon?

Une voix: Ici, on fait juste changer le nom.

M. Bergeron: Non, non, je sais, je sais. Je sais qu'on change le nom, là, mais ce nom-là, même s'il n'est pas dans le dictionnaire 2006, même s'il n'est pas dans le dictionnaire 2006 puis qu'on fait ici du néologisme, il n'en demeure pas moins qu'il est relié, lui, à une réalité qui va être sur le terrain d'ici peu de temps, on le présume.

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'article 7.

M. Bergeron: Non, non, je parle... À un moment donné, la bebelles qui s'appelle le transpondeur, là, elle va être dans des autos, là, puis les autos vont passer sur l'autoroute 25, là. C'est ça que je veux dire. Alors, on essaie de comprendre la bebelles, tu sais, on essaie de comprendre comment ça va fonctionner, parce qu'on ne peut pas comprendre le projet de loi si on n'a pas une idée de comment ça va marcher.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey, merci.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je suis un peu froissé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends que mon collègue de Chomedey pense que je n'irai jamais lui rendre visite à Laval.

M. Ouellette: Quand on va aller voir la 407?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député...

M. Bergeron: Parce que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Est-ce qu'on pourrait...

M. Bergeron: Bien non, parce que, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Est-ce que la cloche pourrait sonner?

M. Bergeron: Mme la Présidente, il faut bien comprendre que, le comté de Verchères, là, on prend le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, puis là on traverse direct vers Laval, là. C'est une voie quasi directe.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey...

M. Bergeron: Mais là ça ne m'amènera pas à Laval.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...c'est le député de Verchères qui a la parole. Merci.

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, tout cela pour dire que... Et là je veux savoir: D'un point de vue technique, est-ce que... est-ce qu'on ne complique pas un peu la chose, si toutes les plaques... Puis ça, on va y revenir un peu plus loin, parce qu'il y a un changement d'une disposition de la loi de 2000 où on disait que la photo doit prendre uniquement la plaque, et ça, on change ça par une disposition qui laisse entendre qu'on ne prend pas juste uniquement la plaque, ce qui va à l'encontre d'un avis de la Commission d'accès à l'information. Mais, si on prend toutes les plaques en photo, pourquoi dans certains cas on va payer via le transpondeur, dans d'autres cas on va payer via le compte client, puis dans d'autres cas, bien c'est... on envoie la facture au client?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

M. Bergeron: Est-ce que...

Mme Sultana (Sandra): Alors, on prend toutes les plaques en cas de recours. On prend toutes les plaques. Si c'est un compte client, on n'a pas besoin de la plaque. Si c'est un compte avec transpondeur, on n'a pas besoin de la plaque. Si c'est un transpondeur anonyme, on n'a pas besoin de la plaque. Il n'y a pas de... Un de ces trois moyens-là, oui, on a besoin de la plaque, qu'on transmet... le numéro de plaque, à la Société d'assurance automobile du Québec pour qu'on reçoive les renseignements qui nous permettent d'envoyer un avis de paiement. Donc, il faut... on les prend toutes, les plaques, et on dispose des éléments qu'on n'a pas de besoin. Toutefois, on en a de besoin, là, pour faire cette conciliation-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Le compte client, là, je sais qu'on ne l'aborde pas tout de suite, là, mais le compte client, ça marche comment, ça? Moi, j'avais l'impression que c'était lié à la plaque. Vous me dites que ce n'est pas lié à la plaque. Alors, comment on fait pour établir que l'auto x qui passe, l'auto elle-même, parce que j'ai compris que dans le cas du compte client c'est relié directement au véhicule enregistré, l'auto x qui passe, elle, elle a un compte client, puis l'auto y qui passe tout de suite après, elle n'a pas de compte client? Comment... Y a-tu une machine quelque part qui va savoir que la voiture x, elle a un compte client puis que la voiture y, elle n'a pas de compte client, si on n'a pas besoin de la photo de la plaque?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Avec le compte client, on prend la... En fait, on prend toutes les photos. Une fois qu'on a la photo d'un usager qui a un compte client, on voit la... le numéro de plaque est relié à ce compte-là.

M. Bergeron: Donc, on a besoin du numéro de plaque pour faire payer le compte client.

Mme Sultana (Sandra): Oui.

M. Bergeron: O.K. J'avais cru comprendre que vous disiez qu'on n'avait pas besoin de la photo de la plaque.

Mme Sultana (Sandra): Pour le repérer, oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

Une voix: ...

M. Bergeron: Oui, mais on peut peut-être poser la question, parce qu'on est dedans, là. Ça nous évitera de poser ce genre de question plus tard. Mais, si la plaque, pour une raison ou une autre, est illisible parce qu'il y a de la neige ou de la saleté sur le numéro, qu'est-ce que c'est qu'on fait?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il faut qu'elle soit lisible pour qu'ils fassent une conciliation.

M. Bergeron: Oui, mais mettons qu'elle...

Mme Sultana (Sandra): Donc, si elle ne l'est pas, lisible, bien il n'y a pas de lien qui est possible, donc le partenaire privé ne peut pas recouvrer ces sommes-là.

M. Bergeron: Mais il...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...il se passe quoi?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc ça, quand il y a un événement comme ça qui arrive, qui n'est pas direct, donc qui n'est pas automatique, qu'il n'est pas capable... le système n'est pas capable de lire la plaque, ça sort du système, et il y a un oeil humain qui doit le regarder puis essayer d'identifier la plaque.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je ne veux surtout pas donner des idées aux citoyens, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...mais c'est une infraction...

Une voix: ...

M. Bergeron: Non, non, je comprends...

Mme Boulet: Oui, il y en a, mais...

M. Bergeron: ...mais vous n'avez pas peur que, le matin, là, il y en a qui garrochent de la bouette sur leurs plaques d'immatriculation avant de traverser?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, notre plaque... on a l'obligation d'avoir une plaque qui est toujours lisible.

Une voix: Voilà. Éclairée, aussi.

M. Bergeron: O.K. Alors, on aura, j'imagine, pendant un certain temps des policiers dans le coin pour s'assurer qu'il n'y ait pas des petits comiques qui essaient de cacher leurs plaques.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): On pourrait, oui, faire un contrôle des plaques... de la lisibilité des plaques.

M. Bergeron: Et c'est une infraction à la... au Code de la sécurité routière qui est passible de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

Mme Sultana (Sandra): Je ne pourrais pas vous dire de combien.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Massé... Mme Massé.

Mme Boulet: J'ai... On n'a pas la... Je n'ai pas l'information, mais c'est clair que c'est une infraction au Code de la sécurité routière. On ne peut pas rendre notre plaque illisible, par quelconque moyen. Que ce soit de la neige, de la boue, ou un cellophane, ou peu importe, on n'a pas le droit. Alors, j'imagine qu'avec l'oeil humain...

Une voix: Tu n'as pas le droit de l'altérer non plus.

Mme Boulet: Tu n'as pas le droit de l'altérer, tu n'as pas le droit...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Elle va vous revenir avec le montant de...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? Oui, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, tant qu'à être dans la poutine, là, advenant justement que malheureusement on ne puisse voir la plaque et ainsi que le... malgré même une revue

par un oeil humain, qu'ainsi on ne soit pas en mesure, là, finalement d'aller chercher le paiement chez l'automobiliste, là, pour son passage, il y a évidemment une perte qui est encourue donc par le partenaire. Quel... Est-ce que, cette perte-là, le partage... Qui assume cette perte-là? Est-ce que... Parce que je sais qu'il y a des articles qui traitent du partage des risques. Est-ce que ce risque-là... cette perte-là est, disons... elle est considérée... elle sera traitée de la même façon que le prévoit le mécanisme, là, des pertes normales encourues, là, par le partenaire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui, c'est un risque du partenaire privé, donc un risque complet, là. C'est son système de perception qui est relié à cette perte-là.

● (17 h 30) ●

M. Bergeron: Donc, ce n'est pas traité de la même façon que les autres pertes encourues, puisque, plus loin, on va le voir, là, dans le projet de loi, les pertes encourues ne sont pas exclusivement assumées par le partenaire, mais aussi par le MTQ. Donc, là, est-ce que je comprends que c'est différent, là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): La perte... pardon, le risque des revenus de péage... de perception est un risque entier au partenaire privé. Donc, oui, il y a un partage de risques. Celui-ci, de perception, c'est un risque qui est transféré au partenaire privé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va? Est-ce que je n'ai pas compris, Mme la Présidente, que l'entente de partenariat prévoit qu'à défaut d'une certaine affluence le gouvernement doit verser une somme au partenaire pour la différence?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc, oui, il y a un seuil de partage de ce risque-là. Donc, vous avez raison, là, il y a cet élément-là qui est un... il y a un revenu garanti, qui est une portion, là, que le ministère s'est gardée, une portion du risque.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Il se situe à combien, ce seuil?

Mme Sultana (Sandra): Le seuil est différent par année, là, donc... mais il est inclus, là, dans l'entente de partenariat, il est bien défini.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre...

M. Bergeron: Pouvez-vous nous éclairer sur ce seuil?

Mme Boulet: Bien, c'est public, là. Il y a...

Mme Sultana (Sandra): C'est dans l'entente de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Il est dans l'entente de partenariat. Donc, par exemple, à l'année 1, le... pardon, pour l'année 1, ce serait de 4,4 millions. Donc, s'il est... En bas de 4,4 millions, s'il n'a pas ces revenus-là, on lui assure le 4,4 millions.

M. Bergeron: Et est-ce que les mauvaises...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce que les mauvaises lectures de plaques seront considérées par le partenaire comme faisant partie de ce manque à gagner, au niveau des déplacements?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Non. Non, parce qu'il y a une performance de son système de perception qui doit être aussi... dont il est responsable. Donc, il y a un niveau de performance de son système de perception, le système de perception, de péage, qui est inclus comme exigence dans l'entente de partenariat et qu'il doit respecter.

M. Bergeron: Donc, le...

Mme Sultana (Sandra): Donc, ça fait partie d'un...

M. Bergeron: Donc, le partenaire ne pourra pas dire: Il y a 200 véhicules de moins que le montant prévu qui ont circulé sur l'infrastructure, puis, en plus, il y a 5 000 plaques qu'on n'a pas été en mesure de lire, donc ça fait 2 000, 2 005... 200... J'ai-tu dit 200 000 ou j'ai dit 2 000?

Une voix: 2 000.

M. Bergeron: 2 000, bon. Alors, ça fait 2 000... 7 000, 7 000 voitures pour lesquelles vous devez nous compenser?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc, non, ça, ça fait partie de son risque.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

Mme Boulet: Madame, si vous me permettez.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, Mme la ministre, allez.

Mme Boulet: Ce qui est important de dire peut-être à titre informatif pour les gens qui nous écoutent, et Mme Sultana pourrait peut-être compléter, c'est que, s'il y a trop d'argent par rapport à ce qui a été estimé, au-delà de 120 % de ce qui a été estimé, les coûts de péage sont partagés... les revenus de péage sont partagés moitié-moitié entre le MTQ et le partenaire privé. Oui, au-dessus de

120 % de ce qui avait été escompté ou de ce qui avait été estimé. Alors, s'il y a plus d'argent, s'il y a plus de voitures qui circulent, plus de revenus, alors le partenaire a l'obligation de partager ces revenus-là avec le ministère. C'est ça, Sandra?

Mme Sultana (Sandra): ...

M. Bergeron: Donc, il y a un partage s'il y a un surplus, mais c'est le gouvernement du Québec qui paie au complet s'il y a... si c'est en deçà...

Mme Boulet: ...complète, qui compense.

M. Bergeron: Si c'est en deçà d'un certain nombre, c'est le gouvernement qui compense à 100 % le partenaire?

Mme Boulet: Mme Sultana va compléter, Mme la Présidente. C'est ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, je veux juste préciser, c'est effectivement ça, mais c'est donné en chiffres précis. Je vous ai donné un seuil, tout à l'heure, de 4,4 millions. Donc, en bas de... S'il n'atteint pas 4,4 millions, le gouvernement lui assure ce revenu. En haut de, puis je vous donne pour l'année 1, s'il dépasse 8,7 millions — donc, c'est vraiment un chiffre précis, là, ce n'est pas un pourcentage, juste pour qu'on puisse se rattacher à des vrais chiffres — donc, au-delà de 8,7 millions, l'excédent est partagé à 50-50.

M. Bergeron: O.K. Il y a un partage des avantages...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...mais, dans le cas d'un déficit de circulation, c'est le gouvernement qui compense à 100 %.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui, si vous me permettez. Nos chiffres d'estimation sur lesquels sont basés ces revenus garantis et les revenus... le seuil de partage, ces chiffres-là de prévision d'achalandage et de revenus étaient très conservateurs.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Là, j'ai une question, j'ai une question qui n'est pas juste une question de mécanique, c'est une question de principe, c'est une question politique: Est-ce que l'entente de partenariat pourrait permettre au gouvernement d'imposer une tarification différenciée selon le type de véhicule ou selon le nombre de personnes dans les véhicules?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, selon le nombre de... En fait, il y a une différenciation de la tarification, dépendamment

du type de véhicule qui... soit un véhicule ordinaire ou un véhicule lourd. Alors, c'est un prix fixé avec le partenaire. En fait, il y a une fourchette. Pour le partenaire, il peut charger entre tant et tant, dépendamment soit d'un véhicule de promenade ou d'un véhicule lourd et dépendamment de l'heure de pointe ou l'heure... les autres... l'autre circuit, là, l'autre créneau...

Une voix: Hors pointe.

Mme Boulet: Hors pointe, c'est ça. Mais, à ce jour, il n'y a... je sais à quoi vous voulez en venir, là, est-ce que... S'il y avait du covoiturage, est-ce qu'il pourrait y avoir un tarif préférentiel pour les gens qui circulent en covoiturage? À ce jour, ce n'est pas prévu, là.

Mme Sultana (Sandra): Si vous me permettez, juste...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il y a aussi des véhicules qui sont exemptés, tels les véhicules de transport en commun, les véhicules d'urgence.

Mme Boulet: Transport collectif et transport d'urgence sont exemptés de la charge du péage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends, puis c'est tout à fait normal qu'on définisse une tarification différente pour un véhicule de promenade par rapport à un camion d'un certain tonnage ou avec un certain nombre d'essieux. Je ne sais pas comment on a défini la distinction entre les types de véhicules dans l'entente de partenariat. Je comprends que les autobus seront exclus du...

Une voix: Exact.

M. Bergeron: Complètement?

Mme Boulet: C'est ça. C'est ça, complètement.

M. Bergeron: Il n'y a pas un sou?

Mme Boulet: C'est ça.

M. Bergeron: O.K. Mais il n'est pas possible présentement et il n'y a pas de disposition de l'entente de partenariat qui permet de négocier quelque chose avec le partenaire pour favoriser, par un tarif moindre, le covoiturage?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, le covoiturage est difficile à contrôler, et puis, en plus, on n'a pas... comme on disait tout à l'heure, on n'a pas... on ne peut pas prendre une photo de combien qu'il y a d'occupants dans le véhicule. Déjà, sur nos voies de covoiturage, on a de la difficulté à contrôler le covoiturage. Alors, il n'y a pas

de moyen, là, qui nous permet, là, de vraiment contrôler cet élément-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Sinon qu'il y a une voie de covoiturage sur le pont?

Une voix: Non.

M. Bergeron: Non?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Il n'y a pas de voie de covoiturage sur le pont. Sur le pont, il y a une voie réservée en aval et en amont, dépendant où on se situe, là. De part et d'autre de la rivière, il y a des voies réservées en site propre, ça, c'est exclusif, mais, sur le pont, il n'y a pas de voie réservée en site propre. On a déjà eu l'occasion de discuter de ça, là...

Mme Boulet: ...

M. Gagnon (Jacques): ...leur montrer, là. Donc, non, il n'y a pas de voie réservée au covoiturage.

J'ajouterais à ce ma collègue a dit, à ce que Mme la ministre a dit aussi, par rapport au covoiturage. Il faut comprendre que le covoiturage, ils sont déjà... En principe, les vrais covoiturages vont partager les frais du péage qui est nécessaire sur l'autoroute, S'ils sont deux, ils vont partager à deux, en principe, s'ils sont quatre, ils vont partager à quatre, c'est-à-dire, il y a... C'est le principe même du covoiturage, tu sais, on n'a pas...

M. Bergeron: Je pose une...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Gagnon (Jacques): Et, comme Mme Sultana a dit, c'est très difficile à identifier.

M. Bergeron: Oui, je comprends très bien. Je pose une question qui va dans le même sens: Compte tenu du fait qu'il est prévu dans l'entente de partenariat que, pour un véhicule de promenade, le partenaire a une fourchette à l'intérieur de laquelle il peut charger... C'est bien ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame...

M. Bergeron: Est-ce qu'on peut s'entendre avec le partenaire pour définir des catégories, en se servant de cette fourchette-là, entre les différents types de véhicules de promenade? Je m'explique. Est-ce qu'on pourrait, par exemple, demander une tarification plus élevée pour les VUS et moins élevée pour les compactes, les sous-compactes? Est-ce que c'est le genre de chose qu'on pourrait faire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bien, écoutez, ça n'a pas été prévu. Alors, ce n'est pas prévu, tel que l'entente a

été conclue. Mais je prends bonne note de ce que vous me dites, là. Éventuellement, là... L'entente n'a pas été conclue avec ce principe-là... mais est-ce que, éventuellement, dans une autre entente de partenariat public-privé... c'est une idée qui pourrait être retenue, là.

M. Bergeron: Mme la ministre...

Mme Boulet: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...je sais que ça n'a pas été prévu, O.K., mais ce qui a été prévu, si j'ai bien compris, c'est qu'il y a une fourchette. Donc, pour un véhicule de promenade, le partenaire peut charger entre tant et tant. Est-ce qu'on ne peut pas s'entendre avec le partenaire pour qu'il charge au bas de la fourchette pour les sous-compactes puis au haut de la fourchette pour les VUS?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

● (17 h 40) ●

Mme Boulet: C'est parce que... Écoutez, l'idée n'est pas mauvaise, mais ça n'a pas été... Comme je vous dis, là, c'est parce que, dans l'entente qui a été négociée, ça n'a pas été prévu. Alors, l'entente, à ce moment-ci, elle est signée, il y a... le partenaire a convenu. Alors, ça modifie tout le calcul des revenus du partenaire, si une telle... de telles exigences étaient mises... Bien, puis, de toute façon...

M. Bergeron: À moins que vous me disiez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: À moins que vous me disiez, Mme la ministre, que le partenaire a calculé ses revenus en topant le haut de la fourchette d'emblée, moi, je pense qu'on a toute la latitude, à partir du moment où on fixe une fourchette pour un type de véhicule, de s'entendre avec le partenaire pour que, pour les plus petits véhicules, on aille au bas de la fourchette puis que, pour les plus gros véhicules, on aille au haut de la fourchette.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Regardez, ce n'est pas prévu dans l'entente. Il n'y a aucune disposition dans l'entente qui a prévu de moduler les tarifs en fonction de la grosseur des véhicules ou de la consommation des véhicules, c'est clair. Par contre, évidemment, tout peut être négocié dans une entente, mais on comprend que, si on fait des modifications à ce qui a été convenu à venir jusqu'à maintenant, on... il y a des frais qui vont être imputés de part et d'autre. Non, ce n'est pas prévu.

Les fourchettes sont... les fourchettes ont été établies pour qu'on puisse s'assurer que le partenaire charge un prix raisonnable pour le péage, tout en lui assurant des revenus minimums requis. Le reste, c'est sa responsabilité. Il a le droit d'aller à la fourchette maximum comme il a le droit de s'en tenir à une fourchette un peu plus inférieure pour essayer d'augmenter son achalandage. C'est à lui à

faire ses propres calculs. On a mis à sa disposition nos propres études d'achalandage et de revenus, pour se donner une estimation, nous autres, de ce que devrait être l'achalandage, mais il a quand même, lui, fait un certain nombre de calculs, il a quand même fait une proposition financière en vertu duquel il est lié pour 35 ans. Alors, inutile de vous dire qu'il a évidemment calculé jusque dans les moindres détails ce que ça pourrait représenter. Ce qu'on a voulu s'assurer par la fourchette, c'est qu'il reste à l'intérieur de... d'un ordre de grandeur raisonnable de tarif à appliquer.

M. Bergeron: Parlant de ce qui peut être raisonnable, est-il raisonnable de penser qu'une entreprise privée qui veut maximiser ses profits va... risque fort d'aller au plus haut de la fourchette dans des délais relativement, relativement courts? En d'autres termes, ce que j'essaie de dire, c'est qu'à partir du moment où l'entente qui a été signée prévoit cette fourchette est-ce qu'il n'y a pas moyen de juste lâcher un petit coup de fil au partenaire et dire: Écoute, y a-tu moyen, là, dans une perspective de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, pour respecter les engagements du gouvernement puis pour respecter les dispositions de la Loi sur le développement durable, auxquelles le ministère des Transports s'est également conformé, y a-tu moyen d'envisager la possibilité que nous puissions, dans cette fourchette, établir une tarification qui soit modulée en fonction de la grosseur du véhicule, dans une même catégorie?

Le Président (M. Ouellette): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Il faut d'abord comprendre que c'est une question d'offre et de demande, hein? Alors, plus il va augmenter son prix, moins il va avoir d'achalandage, premièrement. Deuxièmement, si on lui demande de... ou si on s'entendait avec le partenaire pour moduler en fonction de la taille des véhicules, évidemment, ça va affecter ses revenus. Si, par exemple, on lui demandait d'aller à la fourchette minimale pour un petit véhicule puis à la fourchette maximale pour les gros, évidemment, on risque de ne pas atteindre les minimums de revenus garantis qui étaient prévus dans l'entente, et ça risque, dans le fond, bien...

M. Bergeron: Assumez-vous que...

Le Président (M. Ouellette): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, pourquoi... est-ce qu'on... parce que... Quand vous me dites ça, là, j'ai comme l'impression que vous assumez d'emblée qu'il va faire ses prévisions avec le haut de la fourchette pour l'ensemble des véhicules de promenade puis qu'évidemment, si on lui impose d'aller au bas de la fourchette pour les plus petits véhicules, il n'atteindra pas ses objectifs financiers. Mais, si, d'une façon raisonnable, le partenaire a évalué au milieu de la fourchette puis qu'on lui assure des revenus au-dessus de la fourchette pour les plus gros puis en dessous de la fourchette pour les plus petits, bien il va aller chercher à peu près le milieu. Mais, s'il est allé tout de suite au haut de la fourchette, c'est clair qu'il n'atteindra pas ses objectifs. Mais, à ce moment-là, est-ce qu'on ne peut pas dire que le partenaire s'est montré ou se montre un peu gourmand par rapport aux usagers de la route au Québec?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Madame... M. le sous-ministre Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): C'est sa responsabilité, M. le... Mme la Présidente, de définir, dans le fond, les revenus qu'il est en mesure d'atteindre. Comme je vous dis, s'il met son péage trop élevé, il va avoir évidemment moins de revenus parce qu'il va... il va causer une baisse d'achalandage. La fourchette, on lui permet parce que ça nous assure que le citoyen, quel qu'il soit, avec la voiture, quelle qu'elle soit, va payer un tarif qu'on estime raisonnable, en vertu du droit de passage qu'on estime qu'il doit payer. Donc, c'est sa responsabilité, dans le fond. Il ne faut pas oublier non plus qu'il y a un maximum d'achalandage qu'il ne peut pas dépasser. C'est, quoi, 65...

Une voix: 68 000 véhicules.

M. Gagnon (Jacques): 68 000 véhicules par jour, qu'il ne pourra jamais dépasser, parce que dans le fond les conditions qui nous ont été imposées par le décret gouvernemental, c'est de mettre un plafond maximum à la circulation automobile dans cet axe-là, qui ne devrait pas, en principe, dépasser 68 000 véhicules par jour.

M. Bergeron: Là, s'il y en a...

M. Gagnon (Jacques): Alors, il faut qu'il joue là-dedans.

M. Bergeron: S'il y en a 68 012, il fait quoi avec les 12 qui veulent passer? Il met une barrière puis il dit: Tu ne passes pas?

M. Gagnon (Jacques): Il y a une pénalité.

M. Bergeron: O.K., il y a une pénalité. O.K.

M. Gagnon (Jacques): Bien, il y a un mécanisme qui permet d'augmenter au-delà d'un certain pourcentage, là, mais c'est quand même limité, là. Mais...

M. Bergeron: Je ne veux pas étirer...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Je ne veux pas étirer indûment la discussion sur ce sujet. Est-ce que je dois comprendre des réponses que vous me donnez qu'il n'y a pas d'intérêt de la part du ministère de voir, d'examiner, d'envisager la possibilité que le partenaire veuille mettre en place quelque chose qui pourrait ressembler à ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme la Présidente, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de volonté, là. Regardez, c'est quelque chose d'intéressant, je pense, à regarder, à examiner. Dans le cas de cette entente-ci, est-ce que c'est applicable? Ça nous apparaît plus difficile parce que l'entente est conclue sur des bases qui ont été définies et qui ont été acceptées de part et d'autre par les deux partenaires.

Maintenant, est-ce que ça pourrait être applicable dans un autre projet où il y aurait du péage? Je pense que c'est intéressant comme idée. Alors, je ne vous dis pas qu'on n'est pas... qu'il n'y a pas d'intérêt à le regarder, mais ça nous semble à première vue, à nous autres, là, ici, difficilement applicable dans ce cas-ci parce que l'entente a été conclue sur des bases qui ont été définies déjà et que le partenaire a acceptées. Le partenaire a fait ses calculs en fonction de ces bases-là. Alors, c'est juste que, dans l'application de celui-là, ça nous semble un peu difficile, mais l'idée est intéressante à retenir, puis elle peut être examinée, il n'y a pas de doute, alors... Mais est-ce qu'elle peut être appliquée dans ce projet-ci? Ça nous apparaît difficile à ce moment-ci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous soumetts respectueusement, Mme la Présidente, que cette suggestion n'émane pas de Stéphane Bergeron, aujourd'hui, tout d'un coup, qui a eu une illumination, là. C'est une suggestion qu'avait formulée, en 2007, mon collègue, mon ex-collègue, mon prédécesseur au poste de porte-parole en matière de transports, Serge Deslières. Alors, moi, je m'excuse, là, mais je comprends que l'entente est conclue, mais l'entente, telle qu'elle est conclue, me permet d'entrevoir une marge de discussion. Mais encore faut-il qu'il y ait une volonté de la part du ministère d'entreprendre cette discussion. Ce que je comprends, c'est qu'il y a... il ne semble pas y avoir de volonté de la part du ministère d'entreprendre cette discussion auprès des partenaires. Si tel est le cas, on ferme le sujet puis on passe à un autre appel. Mais je me serais attendu que, compte tenu du fait que cette possibilité-là est prévue... elle n'est pas prévue, mais elle est possible, cette éventualité-là est possible, dans une fourchette x, pour un même type de véhicule...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député, bien que ce soit très intéressant, le vote est demandé. La commission ajourne ses travaux au 2 novembre, 14 heures, où elle poursuivra un autre mandat. Je vous remercie beaucoup. La commission ajourne ses travaux au 2 novembre, 14 heures, où elle poursuivra un autre mandat.

(Fin de la séance à 17 h 48)